



BIBLIOTHÈQUE NUMÉRIQUE PERRIN

Xavier de Planhol

L'ISLAM ET LA MER



VISIT...

LANZAROTE
Caliente.COM

Table des Matières

[Page de Titre](#)

[Table des Matières](#)

[Page de Copyright](#)

[Ouvrages du même auteur](#)

[AVANT-PROPOS](#)

[CHAPITRE I - Apprentissages maritimes](#)

[L'ACTIVITÉ MARITIME EN ARABIE AVANT L'ISLAM](#)

[MAHOMET ET LA MER³⁴](#)

[AUX ORIGINES DU VOCABULAIRE MARITIME ARABE](#)

[LES PREMIÈRES EXPÉDITIONS MARITIMES MUSULMANES](#)

[CHAPITRE II - Le trône de Satan](#)

[LE FLUX ET LE REFLUX](#)

[LES RAISONS D'UN ÉCHEC : UNE INFÉRIORITÉ TECHNIQUE ?](#)

[LES HOMMES](#)

[AVENTURES DE MER. I : LE PÈLERINAGE D'IBN DJOBAÏR](#)

[CHAPITRE III - Le pays des Merveilles](#)

[LES DEUX MERS](#)

[LA GRANDE NAVIGATION](#)

[DES MATELOTS ET DES MONSTRES](#)

[UNE GÉOGRAPHIE INCERTAINE](#)

[LES ÎLES OUÂQ-OUÂQ](#)

[LES PILOTES DES MERS DU SUD](#)

[ORMUZ ET MALACCA](#)

[UNE NAVIGATION INTERROMPUE ?](#)

BAGDAD-SUR-TERRE

SIGNIFICATION DE SINDBÂD

AVENTURES DE MER. 2-6: QUELQUES ÎLES

CHAPITRE IV - Le raïs et le kaptan

L'AVENTURE MARITIME DES BARBARESQUES

LES TURCS EN MÉDITERRANÉE ⁸⁴¹

CHAPITRE V - Mare nostrum

L'IMPLOSION DU SYSTÈME BARBARESQUE ¹¹⁰⁶

MISÈRES ET SOUBRESAUTS DE LA MARINE OTTOMANE

UNE MONOMANIE MARITIME : MÉHÉMET ALI ET LA MARINE ÉGYPTIENNE ¹²²¹

VELLÉITÉS NAVALES MAGHRÉBINES

LA COLONISATION MARITIME EUROPÉENNE

LES DERNIERS FOYERS DE LA VIE MARITIME MUSULMANE

AVENTURES DE MER. 8-9.

CHAPITRE VI - Le harem du Grand Seigneur

LE LAC OTTOMAN

LES COSAQUES DANS LE BOSPHORE

UNE POLARISATION INCOMPLÈTE

LA PÉNÉTRATION EUROPÉENNE

UNE AIRE RELICTUELLE: LA CULTURE MARITIME EST-PONTIQUE

AVENTURES DE MER. 10-11 : COMMENT ON NAVIGUAIT EN MER NOIRE

CHAPITRE VII - La mer des Étrangers

VINGT-TROIS NOMS POUR UNE MER !

OUVERTE OU FERMÉE ?

UN FRONT DE MER SEPTENTRIONAL DE L'ISLAM (VIII^e-XI^e SIÈCLE)

LAC MUSULMAN ET AVENTURIERS EUROPÉENS (XIII^e-XVI^e SIÈCLE)

LES RUSSES DOMINENT LA CASPIENNE

L'IRAN SE DÉTOURNE DE LA MER

LA MARINE DE NÂDER CHÂH ¹⁵⁷⁷

AU TEMPS DES QÂDJÂR

*LA CULTURE **MARITIME** TURKMÈNE*

AVENTURES DE MER. 12-14. RÉPULSIONS IRANIENNES

CHAPITRE VIII - Les fils de Sindbâd ¹⁶³⁹

LA DOMINATION EUROPÉENNE

LES FLOTTES MILITAIRES MUSULMANES

L'ISLAM ET LES GENRES DE VIE MARITIMES INDIGÈNES

LA DERNIÈRE CHOSE À QUOI PENSER...

AVENTURES DE MER. 15-16. COMMENT ON NAVIGUAIT EN MER ROUGE

AVENTURES DE MER. 17. LES BONNES AFFAIRES DU TRIOMPHE DE LA JUSTICE

CHAPITRE IX - La mosquée et le matelot

LES PÉRILS DE LA MER

VIVRE, MOURIR, PRIER SUR LES EAUX

LA RÈGLE ET LE REBELLE

DE QUELQUES CONSÉQUENCES

LE DÉCLIN DE L'ISLAM

APPENDICE

NOTES

INDEX BIBLIOGRAPHIQUE

INDEX GÉNÉRAL

© Librairie Académique Perrin, Paris, 2000.
978-2-262-01185-7

VII^e-XX^e siècle

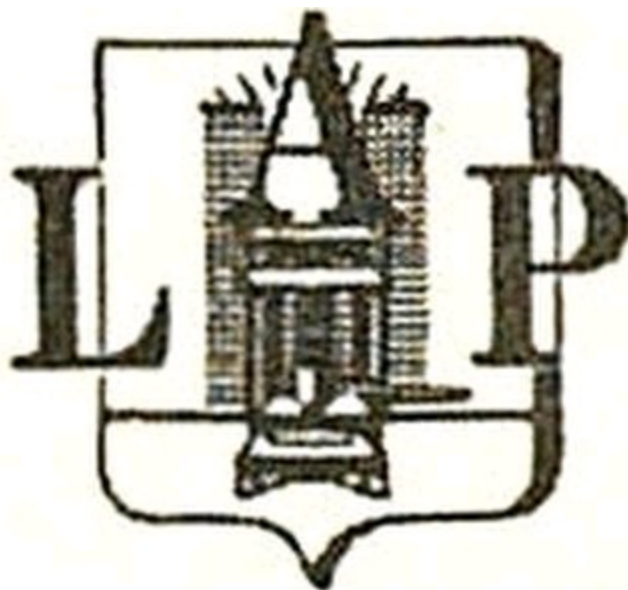


ILLUSTRATION DE COUVERTURE : Puvis de Chavannes, *Marseille, porte de l'Orient* (1869). Marseille, musée des Beaux-Arts. On remarquera que le peintre a voulu représenter un équipage et des passagers « orientaux », en fait rarissimes à cette époque (voir p. 286). Le pilote (ou le capitaine ?), toutefois, est un Européen.

« Histoire et décadence »
Collection dirigée par Pierre Chaunu

Ouvrages du même auteur

Le Monde Islamique, Essai de Géographie Religieuse, Paris, 1957, Presses Universitaires de France, 146 p. (Collection « Mythes et Religions », N° 34). Traduction anglaise, Ithaca, 1959, Cornell University Press.

De la Plaine Pamphylienne aux Lacs Pisidiens : Nomadisme et Vie Paysanne, Paris, 1958, Adrien Maisonneuve, 495 p., 57 fig., LXIV pl. phot. (*Bibliothèque Archéologique et Historique de l'Institut Français d'Archéologie d'Istanbul*, III).

Contes et Légendes des Peuples Turcs, Paris, 1958, Fernand Nathan, 251 p., illustrations de Pierre Leroy.

Nouveaux Villages Algérois : Atlas Blidéen, Chenoua, Mitidja Occidentale, Paris, 1961, Presses Universitaires de France, 124 p., 14 fig., XVI pl. phot. (*Publications de la faculté des Lettres d'Alger*, XXXIX).

Recherches sur la Géographie Humaine de l'Iran Septentrional, Paris, 1964, Centre National de la Recherche Scientifique, in-4°, 79 p., 24 fig., XVI pl. phot. (*Mémoires et Documents*, IX, 4). Traduction persane, Machhad, 1970, in-8°, 193 p. (*Publications de la Faculté des Lettres et Sciences Humaines de Machhad*).

Les Fondements Géographiques de l'Histoire de l'Islam, Paris, 1968, Flammarion, 442 p., 12 fig., XVI pl. phot. (*Nouvelle Bibliothèque Scientifique*), couronné par l'Académie des Sciences Morales et Politiques. Traduction allemande revue et augmentée, constituant une seconde édition, Zürich, 1975, Artemis Verlag, 544 p. (*Bibliothek des Morgenlandes*).

Les Zones Tropicales Arides et Subtropicales (en collaboration avec P. Rognon), Paris, 1970, Armand Colin, 487 p., 40 fig., XVI pl. phot.

La Turquie, Paris, 1981, Presses Universitaires de France, 240 p., 20 fig. et cartes, 32 phot. (Collection « Nous partons pour... »).

Géographie Historique de la France (avec la collaboration de Paul Claval), Paris, 1988, Arthème Fayard, 635 p., 92 fig. et cartes, couronné par l'Académie française. Nouvelle édition, revue, 1994. Traduction

anglaise, Cambridge University Press, 1994.

Les Nations du Prophète. Manuel géographique de politique musulmane, Paris, 1993, Arthème Fayard, 894 p., 61 fig. et cartes. Nouvelle édition, revue, 1997. Traduction espagnole, éditions Bellaterra, Madrid, 1998.

L'Eau de neige. Le tiède et le frais, Paris, 1995, Arthème Fayard, 474 p., 15 fig., XVI pl. phot., couronné par l'Académie des Sciences Morales et Politiques.

Minorités en Islam. Géographie politique et sociale, Paris, 1997, Flammarion, 524 p., 21 fig. Réédition, Paris, 1998, Le Grand Livre du Mois.

Michel MOLLAT (1911-1996)

diis manibus

AVANT-PROPOS

Que le lecteur veuille bien ne pas s'y tromper. Cet ouvrage, malgré son plan largement diachronique, autant et plus que d'histoire, est un livre de géographie. C'est *l'homme et la mer* dans l'Islam que j'ai voulu appréhender, dans les réalités et dans les rêves, à travers l'espace et le temps. Après un livre qui, voici quelque trente ans, avait tenté de dresser un tableau de l'Islam considéré dans ses effets sur l'occupation et l'utilisation de la terre ¹, c'est l'autre face du sujet que, poursuivant l'étude de son insertion dans le cadre géographique, j'ai souhaité aborder ici. Ce genre d'approche globale n'a pas d'antécédents. Les perspectives, souvent fécondes, développées jusqu'ici, sont restées partielles. La géographie, science de « l'homme-habitant », qui envisage l'homme aux prises avec la nature, pour s'y adapter ou pour la vaincre, a surtout appliqué cette démarche aux milieux terrestres où s'établit notre espèce, où s'exerce l'essentiel de ses activités. Elle a cependant produit à propos de la vie maritime des œuvres majeures ², qui ont parfois permis de comprendre certains des ressorts secrets de ces entreprises aventureuses ; de pénétrer les mobiles d'une vocation qui, héroïque ou intéressée, n'en recèle pas moins toujours une part de mystère ; de déterminer les bases, objectives ou subjectives, de cette « maritimité ³ » qui, dans les sociétés humaines, constitue toujours plus ou moins une exception. D'autres, à partir de données littéraires, ou psycho-sociales, retrouvaient les fondements et écrivaient l'histoire de nos inclinations grandissantes pour ce secteur, à la fois si attrayant et si dangereux, de notre œkoumène ⁴ ; ou cherchaient à caractériser les comportements psychologiques et religieux de ceux qui avaient à y vivre ⁵. C'est à la jonction de ces démarches que j'ai voulu me situer, en envisageant dans son ensemble la confrontation de *l'homo islamicus* avec la mer.

Le constat, on le comprendra vite, est celui d'une longue série de refus, d'échecs et d'occasions manquées ; non sans qu'il soit cependant possible çà et là de découvrir quelques rares, et parfois étonnantes, sociétés maritimes qui ont pu fleurir dans un environnement culturel qui leur est

dans l'ensemble profondément réfractaire. Ce sera bien là, en effet, le thème dominant, et récurrent, de cette analyse, qui s'exprimera souvent de façon naïve, parfois grotesque, ou même triviale. On ne trouvera pas ici, en effet, de récits de batailles navales, mais seulement des anecdotes et des états d'âme, parfois des histoires de nausées et de vomissures qu'on jugera peut-être déplaisantes et redondantes. Mais l'on est bien là au cœur du problème. Les Chrétiens, qui ne sont pas, que je sache, indemnes du mal de mer, ne s'en sont guère vantés ⁶, tandis que les Musulmans, dans tous leurs souvenirs de voyage, ont complaisamment étalé leurs malaises. Les premiers ont de bonne heure réussi à surmonter les frayeurs et les peines que provoquait un élément redoutable. Les seconds y ont la plupart du temps renoncé. La Chrétienté a triomphé de la mer, l'Islam n'a pu s'y adapter.

Ce contraste a été ressenti depuis longtemps. Les « orientalistes ⁷ » d'Occident, qui avaient souvent réussi à se familiariser très profondément avec la culture de « l'autre rive », n'ont pas manqué de le percevoir de bonne heure, avec beaucoup de finesse et de détails⁸. Ils ne faisaient d'ailleurs en cela que transmettre les amères constatations des Musulmans eux-mêmes, qu'on trouvera en citations innombrables dans les pages qui suivent ⁹. Mais ces visions sont toujours restées fragmentaires ¹⁰. C'est seulement dans le cadre, beaucoup trop restreint, du Monde Arabe médiéval qu'une première synthèse, méritoire en son temps mais déjà très vieillie, avait été tentée ¹¹. Surtout, ceux qui constataient avec pertinence l'incompatibilité foncière de l'Islam et de la vie maritime, et l'illustraient par de nombreux témoignages, n'ont jamais réellement cherché à en fournir une explication globale. On regrettera cette carence, et on y trouvera en tout cas des motifs pour pardonner à un géographe, plus soucieux que d'autres, sans doute, de saisir le problème et ses implications dans les conséquences immenses qui en ont résulté pour la planète et son utilisation par l'homme, d'avoir risqué, pour sa part, ce que des historiens, de leur côté, ont déjà réalisé en ce qui concerne les rapports avec la mer d'autres puissantes entités politiques et culturelles ¹², voire du continent qui, grâce à son orientation maritime préférentielle et précoce, fut le foyer de la civilisation qui allait donner au monde, pour plusieurs siècles, ses modèles et ses maîtres. C'est précisément le nom de celui qui a écrit sur *L'Europe et*

la mer ¹³ cette brillante synthèse que l'on retrouve en tête de ce volume. Michel Mollat avait été en effet à l'origine de ce livre lorsqu'il me demanda en 1972 pour ses étudiants d'histoire de la Sorbonne un cours sur « l'image de la mer dans l'Islam » qui a été le point de départ de mes réflexions sur le sujet et du livre qui les rassemble aujourd'hui. Il en avait accepté la dédicace à l'automne de 1996, sur les bords mêmes de la Méditerranée où nous avait réunis Jean Leclant dans le cadre admirable de la « villa Kérylos », quelques semaines avant de disparaître soudainement, et je suis fier de pouvoir le placer sous le signe de celui qui a donné au cours de sa féconde carrière une remarquable impulsion aux études d'histoire maritime.

J'ai été conduit à adopter pour la translittération de l'arabe et du persan, dans un ouvrage qui est beaucoup plus destiné au grand public éclairé qu'aux islamisants spécialisés, des systèmes très simplifiés, ayant avant tout pour but de donner au lecteur une image aussi approchée que possible de la prononciation réelle. Les solutions auxquelles j'ai abouti pourront paraître déconcertantes aux yeux des orientalistes. C'est ainsi que j'ai transcrit la voyelle brève notée par le *kasra(e)* sous des formes différentes en arabe (i) et en persan (e), conformément à la phonétique respective de ces deux langues, et que certaines consonnes (comme le *djim*) l'ont été, lorsqu'il y avait lieu, suivant la prononciation de l'arabe dialectal égyptien. J'ai rendu les voyelles longues par l'accent circonflexe, que j'ai négligé sur l'i persan (toujours long), en l'absence de toute ambiguïté, ainsi que dans certains mots entrés de longue date dans l'usage français (Téhéran, etc.), le choix de ces derniers étant évidemment quelque peu subjectif. J'ai largement utilisé les formes françaises usuelles lorsqu'elles existaient, en particulier pour l'Afrique du Nord, où j'ai systématiquement négligé les voyelles longues, selon la pratique courante à l'époque coloniale. De même j'ai francisé, et mis au pluriel en s, un certain nombre de noms de peuples particulièrement usités, sans que la coupure avec ceux que j'ai laissés invariables puisse être considérée, ici encore, autre que nécessairement subjective. J'ai naturellement reproduit les transcriptions originales des auteurs cités dans le texte, les notes, ou l'index bibliographique, les diverses formes utilisées étant rapprochées dans l'index général. J'ai évidemment respecté l'orthographe latine du turc, quitte à expliciter parfois la prononciation française entre parenthèses.

Mes remerciements vont à Daniel Balland, Jehan Desanges, Jean Leclant, Patrice Pomey, Olivier Sevin, qui, à des degrés divers, m'ont aidé dans ma documentation, et tout particulièrement à mon jeune collègue François Carré, titulaire à la Sorbonne de la chaire de « Géographie de la mer », qui a bien voulu m'apporter de précieux matériaux pour l'appendice. Les cartes et figures diverses ont été préparées au laboratoire de cartographie du département de géographie de l'Université de Paris-Sorbonne par Madame Véronique Lahaye-Boquet.

CHAPITRE I

Apprentissages maritimes

L'ACTIVITÉ MARITIME EN ARABIE AVANT L'ISLAM

La religion nouvelle issue de la révélation à Mahomet est, par ses origines, exclusivement continentale. Elle est née dans le milieu des marchands caravaniers des villes du Hedjâz, dont une fonction essentielle était alors d'être un relais et un centre d'organisation pour le commerce de l'encens entre les brousses de l'Arabie du Sud où on le collectait et les villes du monde syrien et, par-delà, méditerranéen, qui en constituaient le débouché principal. Des travaux récents ¹⁴ tendent à minimiser la fortune commerciale de ces oasis du Hedjâz, qui aurait été fondée moins sur le transit des produits de luxe, et notamment des parfums de l'Arabie Heureuse, que sur la simple exportation des produits de la région, assez humbles, et en particulier du cuir fourni par les troupeaux. De toute façon ces expéditions commerciales restaient exclusivement terrestres.

Quelle connaissance de la mer pouvaient donc avoir les Arabes à l'époque de la *djâhiliya*, de « l'ignorance », avant que l'aventure conquérante de l'Islam ne les lançât vers les mondes maritimes de la Méditerranée et de l'océan Indien¹⁵? Ils n'avaient pas manifesté de prime abord pour les activités maritimes une inclination particulière. À l'époque hellénistique, les Nabatéens du fond du golfe d'Aqaba avaient l'habitude, montés sur des radeaux, d'attaquer la navigation égyptienne de la mer Rouge, mais la flotte ptolémaïque en avait tiré une vengeance éclatante et avait apparemment mis un terme à ces entreprises¹⁶. La navigation du Nord de la mer Rouge était ensuite restée dans des mains gréco-romaines. Strabon remarquait ¹⁷ que, médiocres guerriers (et plutôt marchands) sur la terre, les Arabes l'étaient encore plus sur mer. Mais un siècle plus tard le Périple de la mer Érythrée donne déjà ¹⁸ l'impression, parmi eux, d'une

activité maritime considérable, centrée notamment sur le port de Muza (identique à, ou à proximité de, Mokâ). Il y eut en effet une grande époque maritime arabe, celle de la puissance des Himyarites (tribu et royaume de l'actuel Yémen), qui, dans les premiers siècles de l'ère chrétienne, avaient largement dominé la mer Rouge méridionale, tandis que le trafic des parfums vers l'Empire Romain s'effectuait alors surtout par voie de mer, en contournant la pointe sud-occidentale de la péninsule. Il est probable, même si on a eu tendance à exagérer le fait, que des navigateurs arabes avaient eu connaissance dès cette époque de l'Asie du Sud-Est¹⁹. Dès le VI^e siècle cependant il n'en reste rien. Dans la *Topographie chrétienne* de Cosmas Indicopleustès, dont la rédaction remonte pour l'essentiel à 547-549²⁰ et qui comporte des données très pertinentes pour la mer Rouge et le golfe Persique que ce marchand grec d'Alexandrie avait probablement fréquentés dans les années 520, on ne trouve aucune indication sur des navigations arabes, et le commerce de la mer Rouge semble entièrement assuré par les Éthiopiens du royaume axoumite, dont la suprématie maritime sera concrétisée par leur expédition en 523-525 au secours des Chrétiens de Nadjrân et l'établissement de leur domination sur le Himyar²¹. La conquête persane du Yémen dans les années 570 semble avoir mis un terme définitif à son activité maritime.

La source principale sur la vie de l'Arabie, et particulièrement du Hedjâz, à l'époque de la naissance de l'Islam, est constituée par les œuvres des poètes, qui nous ont été transmises essentiellement par des anthologies, des recueils et des travaux de philologues datant généralement au plus tôt du second siècle de l'Hégire et parfois de beaucoup plus tard, et doivent donc être utilisées avec une certaine prudence car elles ont pu être retouchées dans un esprit influencé par la culture musulmane. Telles quelles, elles permettent cependant un tableau très substantiel de la société et de la vie de la péninsule avant l'Hégire²², d'où il est possible de retirer deux conclusions fermes : la première est que l'Arabie entretenait des relations commerciales maritimes avec le monde extérieur ; la seconde est que celles-ci devaient être quasi totalement entre des mains étrangères et que la participation des Arabes à cette vie maritime était négligeable. Des côtes d'Afrique et de l'Éthiopie l'Arabie importait des lances (que la péninsule produit difficilement, faute de bois adaptés) et des esclaves

noirs, sur les navires des « gens d'Adoulis » (aujourd'hui Zoulla), port dans la baie du même nom, sur la côte érythréenne au sud de Massaoua. De l'Inde, elle importait des bambous également pour la fabrication de lances ou de cannes, des produits en fer (notamment des épées), du musc, des épices (poivre, clous de girofle), du camphre, de la résine d'aloès, du séné, et les petites boîtes d'ivoire qui contenaient ces précieuses denrées. Les navires indiens qui les apportaient accostaient aux ports d'Al-Khatt et de Dârîn sur la côte du Bahraïn (terme qui s'appliquait alors à l'Arabie continentale nord-orientale), mais également à des ports yéménites, aux environs d'Aden ²³.

Aucune allusion, dans toute cette activité, à des navigations spécifiquement arabes. Certes ces poètes étaient familiers avec des impressions maritimes, recueillies sans doute sur les rivages, et le terme même de *bahr*, qui désigne en arabe la mer, y est employé également pour la mesure du vers, par référence évidente au mouvement des vagues ²⁴. Les images empruntées par cette poésie à la mer et aux navires ne sont pas rares : aux vaisseaux sont comparés le chameau, ou son encolure. Celle-ci est également rapprochée de la poupe du navire, ainsi que les litières qu'elle porte. Le mouvement des caravanes est analogue à celui des navires sur la mer. Une jeune fille est comme un bateau orné de peintures. Les ravages de la guerre sont comme les vagues furieuses de la mer ²⁵. Mais tout ceci n'indique guère d'expérience vécue, et ne dépasse pas le niveau des lieux communs ²⁶. Au total rien de tout cela ne révèle de quelconques entreprises maritimes des autochtones. Celles qui sont clairement mentionnées sont toutes étrangères. Le chameau est « comme le navire d'un Indien », il est rapide « comme les navires d'Adoulis », et il est même reconnu que les peuples arabes déprécient la mer ²⁷. Un seul texte pourrait sembler témoigner en sens contraire. C'est un vers (102) d'Amr ibn Kolthoum qui, à propos des Taghlibites, tribu arabe du désert syrien, dit qu'ils ont « couvert de leurs navires le dos de la mer ». Mais il est totalement isolé et détonne tellement dans tout le contexte qu'il faut évidemment comprendre que les navires en question sont ici certainement sur l'Euphrate, que les Taghlibites, contrairement aux autres tribus de la région, se faisaient une spécialité de traverser sur leurs barques ²⁸.

C'est sur les rives orientales de la péninsule seulement, dans le golfe

Persique, qu'on pouvait rencontrer à cette époque des marins arabes. Encore ne s'était-il agi, à l'origine, que d'une empreinte culturelle étrangère. C'est Ardachir I^{er}, le fondateur de la dynastie sassanide en Iran (règne *circa* 225-242 ap. J.-C.), qui passait pour avoir, des Azdites de l'Oman, « fait des navigateurs ²⁹ ». Mais si ceux-ci appartenaient à une des plus grandes tribus arabes, ils s'étaient en fait mêlés à toute une population littorale composite, considérée comme impure et non véritablement arabe, et beaucoup d'entre eux, sous la domination iranienne, étaient devenus Mazdéens. Le surnom même de « bateliers » que, du fait de leur occupation de pêche et de navigation, leur appliquaient leurs voisins les Tamîm, était ressenti par ces derniers comme une marque de dédain ³⁰. Il y avait encore notamment des marins arabes sur la côte du Bahraïn, d'où partirent très vite après la mort du Prophète les premiers raids arabes vers les côtes de l'Inde ou de l'Iran (voir plus loin p. 22 ³¹). On en trouvait sans doute jusqu'à Obolla, ville frontière de l'Empire Sassanide au fond du Golfe, où ils se mêlaient à des Persans ³². Un marin arabe du Bahraïn, Ibn Yânim, s'y était fait une réputation comme constructeur de navires ³³. Cette façade, sous forte influence iranienne, vivait de toute façon très en marge du Hedjâz, berceau de l'Islam, et de la plus grande partie de la péninsule.

MAHOMET ET LA MER³⁴

Le livre sacré de l'Islam, à première vue, semble plus ou moins contredire ces données. Les références à la mer y sont en effet nombreuses et montrent qu'elle avait fait sur le Prophète une grande impression ³⁵. Le Coran dénote apparemment une certaine familiarité avec cet élément, un intérêt évident pour lui, et y fait de fréquentes allusions. La mer y est un des lieux privilégiés de manifestation de la puissance et de la bonté divines. La navigation astrale est visiblement connue : « C'est Lui qui, pour vous, fit les étoiles afin que vous vous dirigiez sur elles dans les ténèbres de la terre ferme et de la mer » (VI,97). Plusieurs passages illustrent les périls de la navigation maritime. Ils sont, pour les Croyants, occasion de prière. Et la mer est pour cela un espace d'élection, même si, dès que la tempête est apaisée, et que l'on a retrouvé la sécurité de la terre, vient le

moment de tous les reniements, et du retour aux idoles. « C'est Lui qui vous fait aller sur terre et sur mer, quand vous êtes en bateau... [ces bateaux] les emportèrent, grâce à un bon vent. Ils s'en réjouirent jusqu'au moment où, assaillis par un vent impétueux, assaillis de tous côtés par les vagues, se jugeant enveloppés [*par la mort*], ils prièrent Allah, Lui vouant le culte [*et disant*] : Certes, si Tu nous sauves de ceci, nous serons parmi les reconnaissants. Or, quand [Allah] les eut sauvés, voici [*qu'à nouveau*] ils furent insolents sur la terre, grâce à la Non-Vérité » (X,22). « Quand les vagues recouvrent, comme des ténèbres [ceux qui sont sur le vaisseau], ils prient Allah, Lui vouant le culte. Quand [Allah] les a sauvés, [*les ramenant*] vers la terre ferme, certains sont en direction du but [*c'est-à-dire : sont dans la voie de Dieu*]. Ne nie Mes signes que tout [*homme*] inconstant et ingrat » (XXXI,32).

Mais la mer apporte aussi ses bienfaits, et Dieu l'a soumise aux hommes, pour la pêche et la navigation. « C'est Lui qui a assujetti la mer pour que vous mangiez une chair fraîche [*issue*] d'elle et en tiriez les bijoux que vous portez [*évidemment les perles*], pour que vous y voyiez le vaisseau y voguer et que vous y recherchiez [*un peu*] de Sa faveur. Peut-être serez-vous reconnaissants » (XVI,14). « Votre Seigneur est Celui qui, pour vous, pousse le vaisseau sur la mer pour que vous recherchiez [*un peu*] de Sa faveur » (XVII,66). « Nous les avons portés [*les Fils d'Adam*] sur la terre ferme et la mer » (XVII,70). « N'as-tu point vu que le vaisseau vogue sur la mer, par le bienfait d'Allah ? » (XXXI,31). « Allah est Celui qui vous a soumis la mer pour qu'y vogue le navire » (XLV,12). « C'est Lui qui a créé toutes les espèces et vous a donné dans le vaisseau et dans les chameaux ce sur quoi monter » (XLIII,11). Et la comparaison des navires avec les bêtes de somme revient fréquemment : « Sur eux [*les chameaux*], comme sur un vaisseau, vous êtes chargés » (XXIII,22 ; formulation analogue en XL,80).

D'autres passages, enfin, contiennent des mentions plus spécifiques. C'est celle de l'Arche de Noé et de sa navigation : « Celle-ci vogua sous Notre protection » (LIV,14) ; « Nous avons créé pour eux semblable vaisseau sur quoi ils montent/Si nous le voulons, Nous les engloutissons » (XXXVI,42-43) ; etc., etc. C'est surtout celle des Deux Mers, la douce et la salée. « C'est Lui qui a fait confluer les Deux Mers ; celle-ci potable et douce, celle-là saumâtre et non potable, et entre elles deux Il a placé une

barrière et une limite respectée » (XXV,53 ; également XXVII,61 ; XVIII,61). « Les Deux Mers ne sont point identiques. [L'eau de] celle-ci est potable, douce, agréable à boire, alors que [l'eau de] celle-là est saumâtre, non potable. De chacune vous pêchez une chair fraîche que vous mangez. Vous [en] tirez des bijoux que vous portez. Vous y voyez le vaisseau voguer pour rechercher [un peu] de la faveur [d'Allah]. Peut-être serez-vous reconnaissants » (XXXV,12). Il s'agit évidemment ici du fond du golfe Persique, où les eaux douces du Chatt el-Arab se mêlent à celles de la mer, comme le montre bien le terme même de *forât* (qui s'applique à l'eau douce comme au fleuve Euphrate). Le mot arabe *bahr*, en fait, désigne d'ailleurs aussi bien les grands fleuves que la mer. La « barrière » (*barzakh*) semble bien désigner les bancs de sable qui encombrent l'embouchure. Et le texte indique à l'évidence une connaissance précise d'une navigation qui devait être aussi bien fluviale que maritime³⁶. Il n'est pas exclu qu'il exprime une expérience directe, chez le Prophète, du fond du Golfe. Il est à remarquer en effet que, à l'exception de l'Égypte, Babylone est le seul lieu géographique extérieur à l'Arabie qui soit mentionné par le Coran ³⁷.

Mais c'est un cas isolé. Au total la conception de la mer dans le livre saint reste terriblement abstraite. Elle ne fournit guère que des thèmes d'illustration morale. Et il n'y a, dans la vie du Prophète, aucune indication suggérant qu'au cours de ses nombreux voyages caravaniers, dont ses biographes se sont appliqués de longue date à reconstituer les itinéraires, il ait pu acquérir une quelconque connaissance personnelle de la mer, ou de ses rivages, même des ports du Hedjâz proches de La Mecque comme Djedda ou Cho'aïba. Peu convaincante est l'hypothèse selon laquelle le verset XXXVII, 137, qui rapporte l'histoire de Loth et de sa famille, supposerait de sa part un contact avec la mer Morte ³⁸. On a remarqué depuis longtemps ³⁹ que « l'indigence descriptive » dont témoigne le Coran à propos des jardins du Paradis est peu conciliable avec une observation directe, par Mahomet, des plantureuses *ghoutas* de la Syrie, et notamment de Damas. Il est fort peu plausible qu'il en ait connu les côtes, ni même Gaza où l'on montrera plus tard le tombeau de son aïeul Hâchim ⁴⁰. On trouve dans sa biographie la mention d'un voyage qu'il aurait fait avec la caravane de Khadîdja jusqu'au marché de Hobâcha, dans la plaine côtière

du Tihâma, connu par ailleurs comme un marché des Qainoqâ', tribu juive de Médine. Mais la plaine côtière est très large dans le Hedjâz, le lieu en question n'est nulle part mentionné comme étant sur le rivage, et la tribu juive susdite, composée d'artisans urbains, n'avait aucun lien apparent avec la mer ⁴¹.

Il n'y a ainsi aucune raison de penser que Mahomet ait eu une connaissance personnelle de celle-ci, supérieure en tout cas à la moyenne de celle des Arabes de son temps. Or le commerce des Qoraïchites de La Mecque, bien que certains critiques aient voulu trouver chez eux des traces d'activité maritime, restait certainement à peu près exclusivement terrestre, et orienté vers la Syrie. Le seul texte attestant une possession de navires par l'un d'entre eux se rapporte à la période immédiatement postérieure à la mort de Mahomet, et c'est seulement à partir des premiers califes, et singulièrement du troisième d'entre eux, Osmân, qu'on peut assister à un certain essor de leur activité maritime (voir p. 21 ⁴²). Tout concorde à montrer que c'étaient des Chrétiens qui, à l'époque du Prophète, contrôlaient le commerce de la mer Rouge. Jamais, pour les communications avec le royaume d'Axoum, les annales de La Mecque, sauf peut-être en un cas isolé, ne mentionnent un vaisseau arabe. C'étaient des boutres éthiopiens qui venaient alors décharger sur la plage de Cho'aiba, un peu au Sud de Djedda, et l'on voit, du vivant de Mahomet, les Éthiopiens attaquer la côte voisine. C'est un navire grec qui s'échoue près de ce port et dont les Qoraïchites utilisent le bois pour la construction de la Kaaba ⁴³. Et lors de la fuite vers l'Éthiopie des premiers Musulmans de La Mecque, les habitants de cette ville furent incapables, privés de bateaux qu'ils étaient, de poursuivre les fuyards, qui avaient évidemment emprunté des navires étrangers ⁴⁴.

Ceci conduit à poser le problème de l'origine des « thèmes maritimes » dans le Coran, et notamment de la manifestation, sur la mer, de la puissance et de la miséricorde divines. Si rien n'indique que Mahomet ait eu une expérience personnelle de la mer, et si celle-ci était dominée par des marins chrétiens, c'est bien dans une certaine influence du Christianisme sur l'Islam naissant qu'il faut chercher l'explication. On peut en trouver une confirmation dans l'histoire exemplaire d'Ikrîma ibn Abî Djahl ⁴⁵, adversaire de Mahomet qui avait été exclu par lui de l'amnistie lorsque le

Prophète s'était emparé de La Mecque. Cherchant à s'enfuir par mer vers l'Ethiopie notre homme demande passage au capitaine d'un navire (évidemment éthiopien), qui, de peur d'attirer sur son vaisseau la colère divine, refuse de le laisser monter à bord tant qu'il n'aura pas renoncé aux fausses croyances et reconnu l'unité de Dieu. « Pourquoi, dès lors, me séparer de Mahomet ? » constate notre homme, qui se convertit. Fort suspect, et présentant plusieurs variantes, ce récit, corroboré néanmoins par d'autres histoires semblables, témoigne en tout cas de l'utilisation généreuse d'un motif littéraire dont il faut évidemment chercher les sources en dehors de l'Arabie ⁴⁶.

AUX ORIGINES DU VOCABULAIRE MARITIME ARABE

À ces données somme toute surtout négatives, et à ces arguments *a silentio*, des données linguistiques viennent apporter, quant à la faiblesse ou même à la carence totale de cette vie maritime, une confirmation décisive. Les emprunts extérieurs ont très vite constitué une part largement prédominante dans les termes arabes relatifs à la mer et à la navigation. Certes on peut reconnaître en la matière un vieux fonds autochtone, qui remonte d'ailleurs en partie aux premiers temps de l'unité sémitique, et qui est ainsi commun avec les langues éthiopiennes, pour un petit nombre de désignations de base. Il comporte notamment le nom de la mer (*bahr*), celui de la voile (*chirâ'*), divers termes relatifs aux radeaux qui furent les premiers supports de la navigation, ainsi qu'un mot (*marsâ*) resté d'usage courant pour « port » ⁴⁷. De la racine qui signifie « nager » sont également dérivés quelques termes appliqués aux bateaux. L'éthiopien et l'arabe avaient d'autre part développé des termes particuliers. C'est ainsi un vieux mot propre à l'arabe : *folk*, que le Coran emploie le plus souvent pour désigner le navire, pour lequel le terme araméen de *safîna*, déjà connu cependant des poètes pré-islamiques et qui dominera très vite par la suite, n'est encore employé que quatre fois ⁴⁸. L'arabe a d'autre part une expression particulière pour l'ancre, et « jeter l'ancre », d'où est issu un autre terme pour « port ». Au total il s'agit de fort peu de choses. Ce vocabulaire naval indigène était resté d'une très grande indigence. Dans cette civilisation essentiellement continentale, c'est encore bien souvent le

terme général pour « monture » : *markab* (qui finira en turc, sous la forme *merkep*, par désigner l'âne), qui est seul utilisé pour tous les moyens de transport, sur mer ou sur terre. Ce mot restera longtemps générique pour les navires. Au X^e siècle encore la marine militaire des Fatimides utilise l'expression *markab harbi* (« monture de guerre ») pour désigner ses vaisseaux. Dans l'Occident musulman il reste pendant tout le Moyen Âge le terme par excellence pour le navire, dans ses diverses catégories, de guerre ou de commerce ⁴⁹.

C'est à ses voisins du Nord et du Nord-Est, rapidement conquis et islamisés, que l'arabe a emprunté tous les concepts détaillés qui témoignent d'une intensité et d'une efficacité accrues des transports maritimes ⁵⁰. La couche araméenne (plusieurs dizaines de termes au total) comporte, outre *safîna* déjà signalé, de nombreux noms de bateaux, petites embarcations de l'Euphrate ou grands navires, mais aussi de radeaux et d'embarcations adaptées aux marais (du bas Irak) ; des expressions variées pour désigner le marin (*mallâh*) et le capitaine du navire ; quantité de termes techniques s'appliquant à des éléments de la construction, de l'appareillage et de l'entretien : mâts, haubans, gouvernail, rame, cordages, voiles (plusieurs mots pour différentes tailles ou catégories), nœuds, crochets, le calfatage (deux termes). S'y ajoutent des mots directement empruntés au grec, très répandu alors dans tout le Levant : le marin (*noutî*) ; la flotte (*osthoul* < *stolos*)⁵¹ ; le port (*mîna* < *limèn*) ou l'ancre (un nouveau terme, dérivé du grec : *agkoura*) ; et enfin des expressions plus générales (pour « à vau-l'eau » ; ou une nouvelle désignation de la mer). Tout ceci témoigne de l'accès à un niveau technique plus complexe, et exprime l'emprunt d'une culture maritime très supérieure dont le vocabulaire est venu, pour les données les plus essentielles elles-mêmes, se juxtaposer et se superposer au vieux fonds primitif.

La couche persane, quant à elle, a été moins exhaustivement explorée, mais un certain nombre de transferts majeurs sont évidents et ont été depuis longtemps reconnus, avec des mots qui sont restés dominants jusqu'aux instructions nautiques arabes du XV^e siècle dans l'océan Indien (voir [chapitre III](#)), et ceci malgré le développement parallèle d'équivalents arabes ⁵² : *rahmânî* (« le routier, le livre de la route ») par métathèse du moyen-persan *râhnâmag* (aujourd'hui *râhnâme*) ⁵³ ; *bandar* (pl. *banâdir*),

terme employé pour désigner le port dans l'océan Indien tout entier⁵⁴, et *châhbandar* (« le roi du port », « l'officier de port ») qui en dérive directement ⁵⁵ ; *nâkhodâ* (« le capitaine de navire »), du persan *nâvkhodâ* (« maître du navire », « armateur ») ⁵⁶ ; *khann* (pl. *akhnân*) = « rumb » de vent, du persan *khâneh* (« maison ») ⁵⁷. Trois de ces rumb portent d'ailleurs encore aujourd'hui en arabe des noms persans : *gâh* (le Nord), du terme persan identique qui signifie « lieu »⁵⁸ ; *tîr* (l'Est-Sud-Est), du mot persan qui désigne la planète Mercure ⁵⁹ ; *silbâr* ou *solbâr* (Sud un quart Sud-Est), du persan *sabâr* qui signifie « fardeau » et a été appliqué à l'étoile α d'Eridan (Achenar) ⁶⁰ ; ainsi que *hîzân* (« fléau de la balance »), parfois employé pour le rumb de l'Est et de l'Ouest ⁶¹. S'y ajoutent des termes comme *mol* (« ligne du rivage »), d'un mot iranien ancien signifiant « frontière » ⁶². Enfin de très nombreux noms géographiques témoignent (voir plus loin p. 22) que c'est par l'intermédiaire des Persans que les Arabes ont pris connaissance des pays d'Extrême-Orient ou de la côte orientale de l'Afrique. Par ailleurs les navigateurs arabes ont systématiquement employé le comput persan (solaire), l'année lunaire musulmane ne se prêtant aucunement à la fixation de dates saisonnières périodiques, telles celles des moussons, courantes dans le langage des marins ⁶³.

LES PREMIÈRES EXPÉDITIONS MARITIMES MUSULMANES

Lorsque les Arabes entreprirent de répandre leur nouvelle foi en dehors de l'Arabie, il leur fallut bien, cependant, prendre contact avec cet élément qui leur était profondément étranger. Ils le firent de façons, et à des niveaux d'activité, bien différents, dans les divers domaines qui s'offraient à eux.

L'ORIENTATION SEPTENTRIONALE DE L'EXPANSION. DÉVELOPPEMENT ET SIGNIFICATION DE DJEDDA

La suprématie navale éthiopienne, qui leur fermait à peu près totalement les eaux de la mer Rouge, a certainement eu une grande part de responsabilité dans le sens même de l'aventure conquérante de l'Islam, et

dans son orientation exclusive vers le Nord et le Nord-Est, par des voies terrestres. Certes l'Empire Byzantin et l'Empire Sassanide présentaient des proies tentantes, mais elles étaient somme toute plus éloignées du Hedjâz que le prospère et très proche royaume d'Axoum avec lequel les Arabes avaient entretenu de longue date des relations actives, tantôt belliqueuses et tantôt commerciales et pacifiques. Mais toute entreprise agressive était rendue presque impossible, de ce côté, par l'absence de moyens navals. Une action fut bien organisée en 641, en représailles contre des attaques des Éthiopiens sur la côte arabe, et elle mit à sac Adoulis, mais aboutit finalement à un échec cinglant ⁶⁴. L'affaire ne fut pas reprise. Ceci fut lourd de conséquences historiques générales. Il y a là une des causes principales, et au moins la cause première, de la survie du Christianisme en Éthiopie. Même si la résistance des hautes terres chrétiennes fut due essentiellement, en fin de compte, à l'incapacité des nomades islamisés à s'y implanter durablement avec leurs dromadaires, animaux de basses terres chaudes, le manque de dynamisme initial de l'attaque est à mettre au compte de cette carence maritime des Arabes ⁶⁵.

La seule manifestation d'activité, pendant longtemps, sur ce rivage, fut le développement du port de Djedda, mais sa fonction resta exclusivement d'assurer l'approvisionnement de La Mecque ⁶⁶. Le lieu apparaît connu antérieurement à l'Islam ⁶⁷, mais le port est postérieur à l'Hégire. Bien après la mort du Prophète, la crainte d'un débarquement des marins éthiopiens entravera la croissance de cette échelle maritime. Pour y encourager le séjour, en un lieu déplaisant et au climat étouffant, on attribuera à Mahomet l'assurance que Djedda l'emporte sur « les principales portes du Paradis, à savoir Alexandrie, Ascalon... autant que la maison d'Allah (la Kaaba) l'emporte sur les maisons ordinaires »⁶⁸. La localité avait gagné de l'importance dès l'époque du calife Osmân, qui y arma pour son propre compte une véritable flottille marchande, mais c'est seulement la conquête de l'Égypte qui assura son essor, avec l'intensification des relations, commerciales ou de pèlerinage. À la fin du IX^e siècle Ya'qoubî signale son rôle dans les importations d'Égypte à destination de la ville sainte ⁶⁹. De longtemps, les choses en restèrent là.

UNE FAÇADE PACIFIQUE : À L'ÉCOLE IRANIENNE SUR L'OCÉAN

INDIEN

Dans leurs premières aventures maritimes, les Musulmans utilisèrent naturellement les groupes de marins arabes qui existaient sur les côtes du Golfe (voir plus haut p. 15). Dès 636-637 le gouverneur de Bahraïn lançait un premier raid vers la côte indienne sur Tânah près de Bombay, et il envoyait son frère jusqu'à la baie d'Al-Daïbol près de l'embouchure de l'Indus ⁷⁰. Son successeur Al-'Ala, en 638, contre la volonté du calife Omar, passa par mer en Perse et pénétra dans l'intérieur des terres jusqu'à Persépolis, non sans devoir, ses navires ayant été détruits, faire une périlleuse marche de retour en pays hostile jusqu'à Basra (638). Mais la conquête très rapide de l'Iran, réalisée pour l'essentiel en une douzaine d'années (638-651), allait rapidement transformer le Golfe en une mer intérieure musulmane et faire disparaître de ce côté toute confrontation. Les Musulmans y recueillirent sans heurt l'héritage de la grande expérience maritime iranienne des mers du Sud. Les navires de l'Empire Sassanide sillonnaient déjà régulièrement, au moins depuis le VI^e siècle, toute la partie occidentale de l'océan Indien, jusqu'à l'Inde et Ceylan, et entretenaient sans doute également des relations occasionnelles avec la Malaisie et la Chine ⁷¹. Du IV^e au VII^e siècle en effet, tous les produits des mers du Sud, de l'Indochine à l'Arabie et à la côte orientale de l'Afrique, qui arrivent en Chine, y sont censés provenir du pays de Po-se, c'est-à-dire de la Perse ⁷². Et c'est sous le nom de Ta-che, transcription du persan *Tadjik*, par lequel les Persans désignaient autrefois les Arabes, que les Chinois connaissaient ces derniers. Inversement le terme de *Baghbour* ou *Faghfour*, qui, chez les géographes arabes, désigne l'empereur de Chine, n'est autre que la forme arabisée du persan *Baghpour*, « fils de Dieu », traduisant l'expression chinoise de « fils du Ciel » ⁷³. Et de nombreux toponymes usités dans les textes arabes pour des lieux des mers du Sud sont d'origine persane : *Dîbadjât*, nom général des Laquedives et des Maldives, qui signifie simplement « les îles » (du pâli *dîba* avec le suffixe pluriel persan *-djât*) ; *Khochnamî*, nom d'une montagne dans les parages des îles Andaman, qui est l'ethnique du complexe persan *khoch* (agréable) et *nâmeḥ* (nom), c'est-à-dire littéralement « la montagne au nom agréable », au nom de bon augure ; *Çondor Foulât* (Poulo Condore), ou *Foulât*, qui est un composé de *foul* (du malais *foulo*, « île ») et du suffixe pluriel

persan -ât) et signifie littéralement « les îles de la courge ». S'y ajoutent des noms de produits : le cinnamome est appelé en arabe *dar cînî*, « le bois de la Chine », du mot persan *dâr* qui signifie « bois » ; et le persan *djouz* (noix) entre dans la dénomination de plusieurs fruits d'Extrême-Orient et de l'Inde décrits par les écrivains arabes, tels que la noix de muscade (*djouz boouâ*) ou la noix de coco (*djouz al-Hind*, la noix d'Inde) ⁷⁴. Certes le terme de *Zandj*, commun à l'arabe et au persan pour désigner les Noirs de la côte orientale de l'Afrique, n'est pas, comme on l'avait cru ⁷⁵, un emprunt de l'arabe au persan. Il est d'origine beaucoup plus ancienne puisqu'il était déjà connu sous les formes grecques *Azania* (*Périple*, 16) et *Zingis* (Ptolémée, IV,7,4) longtemps avant l'apparition des marins persans dans ces mers ⁷⁶. Mais il ne fait pas de doute que l'activité de ces derniers s'étendait également à l'Afrique orientale avant l'Islam, avec des établissements intermédiaires à Aden et à Socotra (où ils avaient leurs temples) remontant à l'époque de la grande expansion politique iranienne dans la péninsule au VI^e siècle, et qu'ils y ont joué, là aussi, un rôle d'initiateurs pour les marins musulmans arabes.

Habitudes nautiques, itinéraires, techniques, courants commerciaux : tout, sur cette façade, fut ainsi assimilé immédiatement et sans rupture par l'Islam naissant, en une continuité culturelle et matérielle rendue possible par l'atmosphère pacifique et de subordination totale à la nouvelle foi qui y régna rapidement, et dont témoignent ces emprunts linguistiques. Les conditions étaient réalisées pour la grande navigation de l'époque du califat abbasside (voir [chapitre III](#)).

LA FAÇADE BELLIQUEUSE MÉDITERRANÉENNE : MARINS COPTES ET GUERRIERS ARABES ⁷⁷

Les appréhensions d'Omar

La situation se présentait bien différemment dans la Méditerranée, qui allait devenir, pour plus d'un millénaire, une coupure béante et une aire d'affrontement. Les Musulmans, qui n'avaient pas, on l'a vu, d'antécédents maritimes, ne s'y engagèrent qu'avec de grandes hésitations, et d'infinies

précautions.

Les objectifs, pourtant, étaient nombreux et attrayants, pour eux qui s'étaient vite emparés des côtes syriennes et égyptiennes, et la mer était la voie indispensable vers Chypre, la Grèce, et même Byzance, difficilement accessible à travers la masse du haut plateau anatolien. Les Musulmans avaient mis rapidement la main sur les bons ports de Syrie et de Palestine. La conquête de l'Égypte leur donnait dès 642 celui d'Alexandrie, deuxième ville de l'Empire Byzantin et base essentielle de sa flotte. Celle-ci était d'ailleurs à l'époque d'une insigne faiblesse. Dans ce monde byzantin du début du VII^e siècle, aucune menace ne pesant sur les mers (les flottilles légères avaro-slaves apparues sur les côtes dalmates et en mer Égée n'avaient qu'un rayon d'action très limité), la flotte impériale n'était pas un moyen de défense, tout au plus un instrument de police navale, contrôlant la navigation et assurant la bonne exécution des règlements maritimes, et les vaisseaux de guerre restaient en très petit nombre par rapport à la flotte marchande ⁷⁸.

Malgré ces circonstances favorables, les Musulmans ne se lancèrent pas sans crainte sur un élément qui leur paraissait fondamentalement hostile. Leur attitude initiale sur mer fut strictement défensive ⁷⁹. Mo'âouïya, futur calife et alors gouverneur de Syrie, avait cependant rapidement réalisé l'intérêt qu'il y avait à construire une flotte. « Les îles du Levant », écrivit-il au calife Omar, « sont proches de la côte syrienne ; on peut presque entendre les aboiements de leurs chiens et le caquètement des volailles. Donnez-moi la permission de les attaquer ». Omar écrivit, pour le consulter, à 'Amr, gouverneur de l'Égypte, qui aurait répondu : « La mer est une étendue sans limites, sur laquelle les grands navires semblent de chétives taches. Il n'y a rien que les cieux en dessus et les eaux en dessous. Quand elle est calme, le cœur du marin se brise ; quand elle est agitée, ses sens vacillent. Fie-toi peu à elle, redoute-la beaucoup. L'homme sur la mer est une brindille, tantôt submergé, tantôt effrayé à en mourir. » Au vu de cette réponse Omar donna à Mo'âouïya une réponse négative : « La mer de Syrie, me dit-on, est plus longue et large que le désert, et menace le Seigneur lui-même nuit et jour, cherchant à l'engloutir... Comment pourrais-je risquer mon peuple sur ces profondeurs maudites ? Rappelle-toi le sort d'Al-'Ala [voir plus haut p. 22] qui n'avait pas respecté ma décision.

Non, mon ami, par celui qui a envoyé Mahomet avec la vérité, je ne laisserai jamais un seul Musulman s'aventurer sur elle. Par Dieu, la sécurité de mon peuple m'est plus chère que tous les trésors de la Grèce. »

Tels sont les deux textes fondateurs ⁸⁰ de l'histoire maritime de l'Islam, révélateurs d'une attitude qu'on ne cessera de retrouver au long des siècles, et dont les témoignages émailleront tout ce livre. Omar, Arabe du Hedjâz, ne pouvait approuver de telles aventures. La seule entreprise maritime guerrière qu'il ait jamais autorisée (ou laissé faire) avait été celle de 641 contre Adoulis (voir p. 21). C'est seulement pour le ravitaillement de La Mecque par les ports égyptiens qu'il favorisa la rénovation du canal du Nil vers la mer Rouge, prolongé par un trafic maritime vers les villes saintes qui était évidemment plus facile que le transport terrestre ⁸¹. Aux premiers temps du pouvoir de son successeur Osmân la reprise temporaire d'Alexandrie par la flotte byzantine en 645 ⁸² manifestait encore le même désintérêt, et la même faiblesse. La ville fut rapidement reconquise par les Musulmans, grâce à l'incompétence des Byzantins et à la neutralité favorable des Coptes. Mais la fixation de la capitale de l'Égypte à Fostât, en situation intérieure, à la pointe du Delta, témoignait de la même méfiance. Sur la côte syrienne, Aratus (Rouâd), îlot rocheux ravitaillé par mer, résista longtemps aux Musulmans après que le pays tout entier eut été conquis. L'Islam naissant se tenait encore à l'écart de la Méditerranée.

La Bataille des Mâts

Le changement fut cependant très soudain. Les Arabes passèrent du désert et du chameau à la mer et au navire avec une rapidité étonnante, a-t-on pu écrire ⁸³. Mo'âouiya, tenace dans ses idées, fut le créateur de la première marine musulmane. Il obtint d'Osmân l'autorisation que son prédécesseur lui avait refusée. Le calife, néanmoins, stipula que seuls les volontaires pourraient être enrôlés pour le service de mer. Il ajouta une autre condition, apparemment insolite, mais qui attestait bien de sa répugnance persistante, et qui est lourde de signification : « Si tu fais voile avec ta femme, je te le permets, autrement non » ; indiquant par là qu'il acceptait seulement si la sécurité de l'expédition paraissait totale. Mo'âouiya obtempéra et se fit accompagner non seulement par sa femme

mais aussi par sa sœur ⁸⁴. La première expédition maritime fut ainsi organisée contre Chypre en 648-649, à partir d'Acre sur la côte palestinienne, avec un renfort de navires venus d'Alexandrie. Plusieurs compagnons du Prophète y prirent part, et l'un d'entre eux notamment, 'Obâda ibn Al-Sâmit, vint également avec sa femme, Omm Harrâm, qui devait mourir d'une chute de mule pendant l'invasion de l'île, et dont la tombe, redécouverte au XVIII^e siècle, est en grande vénération ⁸⁵. Les chefs montraient ainsi l'exemple, pour rassurer les hésitants. Une histoire naquit alors, selon laquelle le Prophète aurait été l'hôte d'Omm Harrâm et, au réveil d'une sieste, aurait prédit que ceux de ses disciples qui auraient conduit une guerre sainte à la conquête des îles de la mer seraient les premiers à entrer au Paradis. La sainte femme aurait été dès lors impatiente de participer à cette entreprise et le Prophète lui aurait assuré que cela se réaliserait ⁸⁶. Dans cette atmosphère de pieuse exaltation, toutes les frayeurs furent surmontées. L'île fut soumise. En 649-650 ce fut au tour de Rouâd, qui avait tenu jusque-là. Une seconde expédition victorieuse sur Chypre, dont les habitants ne payaient pas le tribut auquel ils s'étaient engagés cinq ans plus tôt, fut conduite en 653-654, accompagnée de raids sur Cos, Rhodes et la Crète. Les Musulmans, désormais, étaient sur la mer.

Encore faut-il bien comprendre dans quelles conditions. Ils n'y furent pas des marins : sans expérience, ils ne pouvaient l'être ; mais exclusivement des soldats. Toutes les techniques de mer furent fournies par les populations chrétiennes locales. Sur les côtes syriennes celles-ci ne furent même apparemment pas suffisantes. Nous savons qu'un peu plus tard, pendant son califat, Mo'âouiya dut faire venir à Tyr, Acre, et en d'autres points, des artisans persans pour les constructions navales ⁸⁷. À Alexandrie, grand arsenal, le problème ne se posait pas, et les charpentiers coptes suffisaient à la tâche. Mais ce furent également les Chrétiens, et eux seuls, qui furent chargés des manœuvres et de la navigation de la première grande flotte musulmane. Les Arabes y fournissaient exclusivement les combattants embarqués. Tous les marins furent coptes, et sans doute également les lieutenants immédiats des chefs musulmans qui assumaient le commandement supérieur. La tactique navale exprimait cette division des tâches. Il s'agissait avant tout d'aborder la flotte ennemie, et d'engager un combat rapproché, à l'arc et aux armes de jet, puis à l'épée, où le

courage des soldats de la foi assurerait la victoire. Il semble que ceci ait été obtenu par le moyen notamment de lourdes chaînes que les Arabes utilisaient pour relier leurs navires, empêchant ainsi les navires byzantins de percer leur ligne, et de larges crochets qui déchiraient les cordages et les voiles des vaisseaux adverses. C'est ainsi avec un minimum de manœuvres de mer que fut remportée en 655, probablement au large de la côte sud-occidentale de l'Anatolie et non loin de Phoenix (l'actuelle Finike), ou peut-être près de la baie du même nom à l'Ouest d'Alexandrie ⁸⁸, la victoire connue par les sources musulmanes sous le nom de « Bataille des Mâts » (*Dhât al Çaouari*)⁸⁹ sans doute en raison du grand nombre de navires engagés (500 à 1 000 navires byzantins, 200 musulmans, d'après les auteurs arabes, qui exagèrent certainement). Probablement supérieurs aux armes de jet, les Byzantins succombèrent dans le corps à corps, après les abordages qu'ils avaient imprudemment acceptés. La Méditerranée s'ouvrait aux Musulmans. En 663 leur flotte était devant Constantinople ⁹⁰.

Le destin de ces premiers embarqués avait été exemplaire. Sans aucune tradition navale, livrés en fait à l'habileté de leurs marins coptes, ces marchands et bédouins du Hedjâz manifestèrent un volontarisme que peuvent seuls expliquer l'enthousiasme et la foi. Qu'on songe à la carrière d'un Bosr ibn Abî Artâ'a, compagnon du Prophète né à La Mecque quelque dix ans avant l'Hégire, gouverneur du Hedjâz puis du Bas-Irak, monté sans doute pour la première fois sur un navire aux environs de la quarantaine, qui sera le premier amiral des flottes musulmanes à les conduire jusque sous les murs de Byzance, avant de revenir mourir à Médine, presque centenaire, en 705 ⁹¹. Qu'on songe, pour ne pas parler des premières « dames de la mer » qui accompagnèrent Mo'âouiya à la conquête de Chypre et dont on a vu l'audace, à tous ceux qui, sortis des rochers et des sables du désert, se lancèrent avec intrépidité sur un élément si nouveau pour eux. Pour de tels hommes, une fois écartées les premières frayeurs, la mer pouvait sembler riche de promesses.

CHAPITRE II

Le trône de Satan

LE FLUX ET LE REFLUX

Du premier grand affrontement naval islamo-chrétien sur la Méditerranée, les Musulmans allaient cependant, en fin de compte, après des succès apparemment décisifs mais éphémères, sortir vaincus. À plusieurs reprises pourtant, ils avaient largement dominé la mer, grâce aux efforts réitérés de leurs dynasties successives et à des politiques décidées de constructions navales. Ils avaient fondé sur les rives septentrionales de la mer des établissements qui pouvaient paraître durables. Dès avant la fin du XI^e siècle, néanmoins, ils allaient être rejetés, à l'exception de la tête de pont espagnole, vers les rivages méridionaux, et ils allaient devoir abandonner en totalité la Méditerranée aux navires chrétiens.

Un récit sommaire des faits n'est pas inutile⁹². Après le premier raid de 663, les flottes musulmanes assaillirent Constantinople à plusieurs reprises, plus ou moins de concert avec des armées terrestres, en 674-680, en 717-718, en 904 encore avant de mettre à sac Thessalonique. Dans la Méditerranée orientale la Crète avait été conquise en 827-828 par des émigrés musulmans espagnols qui s'étaient réfugiés à Alexandrie après s'être révoltés contre l'émir de Cordoue. Ils en firent une base puissante d'où ils multiplièrent les raids sur les côtes égéennes et anatoliennes ⁹³. Chypre sera disputée pendant plusieurs siècles, la population, prise entre deux feux, payant tribut tantôt à Byzance et tantôt aux Musulmans, qui l'occupent en partie à plusieurs reprises, et parfois aux deux en même temps. En Méditerranée centrale, où Pantellaria semble avoir été occupée une première fois dès le califat de Mo'âouiya, puis une seconde fois vers 700 avant de retomber à nouveau entre les mains des Byzantins, les raids se multiplient de bonne heure vers la Sicile, dont la lente conquête sera

effectuée entre 827 et 902 par les Aghlabides de Kairouan. Malte sera occupée une première fois entre 820 et 827, puis définitivement avant 870, et totalement arabisée pendant les deux siècles de domination des Musulmans. Dans les années 840 ceux-ci s'installent à Bari et à Tarente, puis à Bénévent, paraissent devant Rome en 846, détruisent Marseille en 848, occupent la Camargue et sont devant Arles en 850. Vers 889 ils s'installeront sur la côte de Provence au camp de La Garde Freinet, tandis qu'un autre nid de pirates s'établit en Italie centrale, au Sud de Rome, dans la vallée du Garigliano. Gênes sera emportée et pillée en 934.

Tout ceci, cependant, s'effondrera rapidement. En Italie, l'émirat de Bari avait disparu dès 871 et la dernière tentative d'invasion par la Calabre échoue à Cosenza en 902. La Crète en 961, et Chypre vers la fin du X^e siècle, retombent définitivement dans l'orbite de Byzance. Les derniers établissements de la côte provençale disparaissent en 973. De grandes tentatives de reconquête de la Sicile par la flotte byzantine échoueront en 959-964 et encore en 1038-1042, mais les Normands en feront la conquête quelques décennies plus tard de 1061 à 1086. La montée en puissance des flottes de Pise, de Gênes, de Venise, assurait dès le milieu du XI^e siècle une suprématie chrétienne totale sur la Méditerranée, qui permettra les Croisades et l'établissement en Terre Sainte. Lors de celui-ci les relations avec l'Occident s'effectueront essentiellement par voie maritime, et l'absence des Musulmans sur les eaux sera quasi totale, comme en témoigne notamment le récit de pèlerinage d'Ibn Djobaïr (voir p. 69 « Aventures de mer. 1 »). Les timides réactions de la flotte fatimide s'achèvent en 1126 ⁹⁴. Par la suite ni les efforts considérables de Saladin (1169-1191) ⁹⁵, ni ceux beaucoup plus timides et épisodiques des Mamelouks d'Egypte (1250-1517) ⁹⁶, n'aboutiront à la constitution d'une puissance navale permanente digne de ce nom. Dans l'Occident musulman la suprématie maritime chrétienne restera dès lors incontestée. Italiens, Provençaux et Catalans⁹⁷ domineront sans partage jusque dans les eaux côtières de l'Afrique du Nord. Ni les marines des Almohades ⁹⁸ (1130-1269) ou des Mérinides (1258-1471) du Maroc, ni celles des Hafçides de Tunis (1236-fin du XV^e siècle) ⁹⁹ ou des Nasrides de Grenade (1232-1492) ¹⁰⁰ ne seront pour eux des menaces sérieuses.

Dès la fin du X^e siècle, les plus lucides des auteurs musulmans avaient

reconnu le fait. Le géographe arabe Ibn Hauqal, qui achève la rédaction de son œuvre en 988, pourtant agent notoire de la propagande des Fatimides, dont les efforts en matière maritime avaient été imposants, constatait cette impuissance, où il voyait la source de tous les maux qui affligeaient la terre d'Islam :

« À notre époque les Byzantins se sont acharnés à tenter des descentes sur le littoral de la Syrie et les plages de l'Égypte. Ils pourchassent les navires des riverains sur toutes les côtes et les capturent partout. Aucun secours, aucune aide n'est parvenue aux Musulmans et personne n'en a cure ; l'autorité chez eux est bafouée ou vacante ; le prince amasse et garde tout pour lui ; le savant vole sans être rassasié et considère ce qu'il avale comme une bagatelle, sans craindre ni retour ni récupération ; le juriste est un loup affamé, qui suscite toutes les calamités... ; le négociant est un menteur bavard, il ne respecte rien de ce qui est défendu et de ce qui peut être convoité. Le pays et ses habitants sont livrés aux mains de l'ennemi. Les propriétés sont accablées de charge et mutilées. La terre élève ses plaintes à Dieu contre ses maîtres. Voilà l'ensemble de la description de la mer Méditerranée » [101](#).

Comment cela fut-il possible ? Comment expliquer cet échec historique, à l'époque de floraison et de richesse maximale de la civilisation musulmane, en un temps où ses capacités et ses réserves l'emportent encore largement sur celles de la Chrétienté ? On a voulu minimiser, voire nier, le problème. Un historien non négligeable a considéré la puissance navale comme « un résultat plus que comme une cause de changement ». Elle aurait été strictement l'expression de la capacité des pouvoirs continentaux à assurer leur présence sur les eaux, un simple reflet de l'histoire générale [102](#). Ibn Khaldoun, au XIV^e siècle, ne pensait déjà pas autrement lorsqu'il écrivait que

« La marine musulmane perdit de son importance par suite de la

faiblesse toujours croissante des empires maghrébins. Dans ce pays l'influence de la vie nomade étant encore très forte fit oublier les usages de la civilisation plus avancée que l'on avait apprise en Espagne, et enleva aux populations l'habitude des affaires maritimes. Les Chrétiens... s'étant formés à la vie de mer en y mettant une grande persistance et en étudiant tout ce qui touche à la navigation, vainquirent les flottes musulmanes dans chaque rencontre. Les Musulmans étaient devenus étrangers à la vie de mer, à l'exception d'un petit nombre qui habitent les côtes et continuent à naviguer » [102](#).

Cette théorie « macroscopique » ne résiste pas à un simple examen chronologique. Certes toutes les dynasties musulmanes de la grande époque classique eurent, au moins par accès et en pulsations grandioses, des politiques navales vigoureuses, depuis les flottes du premier califat omayyade jusqu'à celles des Abbassides, et même des Toulounides d'Égypte [103](#), en Orient ; tandis qu'en Occident se développaient les puissantes flottes des Aghlabides de Kairouan [104](#), et des Omayyades de Cordoue une première fois à partir de 844 pour lutter contre les invasions normandes [105](#), puis à nouveau à partir de 932 sous Abd-al-Rahmân III [106](#). Mais le grand recul des Musulmans sur la Méditerranée se situe dès la seconde moitié du X^e siècle, au pire moment de la décadence de l'Occident chrétien. Il est antérieur de plus d'un siècle à la montée en puissance de ce dernier et à l'affaiblissement interne du monde musulman par la progression des Turcs en Orient et les invasions hilaliennes en Afrique du Nord. Et le recours par le même auteur à la rupture de l'unité musulmane par les Fatimides comme facteur décisif de ce processus de déclin [107](#) apparaît bien artificiel en la matière lorsqu'on songe précisément à l'immense effort maritime, avant et après la conquête de l'Égypte, de ces derniers, qui furent notamment la première dynastie musulmane à édifier une capitale, Mahdia, sur les bords mêmes de la Méditerranée [108](#). C'est au cœur même de la vie maritime de ce monde musulman du haut Moyen Âge qu'il convient de chercher, à une échelle « microscopique », des éléments de réponse.

LES RAISONS D'UN ÉCHEC : UNE INFÉRIORITÉ TECHNIQUE ?

La première idée qui vient à l'esprit est de chercher des causes à cet insuccès du côté du matériel nautique, des pratiques maritimes et de la tactique navale. Les Arabes, on l'a vu, n'étaient pas des marins. Réussirent-ils à le devenir et à contrebalancer l'expérience des Grecs ?

LES PROCÉDÉS DE COMBAT

C'est la pure ardeur belliqueuse qui avait valu aux Arabes leur premier succès sur mer, à la Bataille des Mâts. La bravoure, le fanatisme des guerriers de la foi, avaient fait merveille dans le combat rapproché. Par la suite ils surent employer des méthodes plus subtiles, des ruses élaborées, contre lesquelles l'empereur Léon VI mettait en garde, au début du X^e siècle, les marins byzantins : telles que passer soudainement d'une défensive prolongée à une offensive brutale lorsque les munitions de l'adversaire auront été épuisées ; ou encore attaquer par surprise, de nuit, les navires ennemis retirés sur le rivage ¹⁰⁹. Cela n'allait cependant pas bien loin contre une flotte se tenant sur ses gardes. Plus remarquables et originales furent des méthodes de siège, dans les opérations combinées. C'est ainsi que les Musulmans avaient l'habitude d'associer fermement, deux par deux, leurs navires, sur le pont desquels ils pouvaient ainsi édifier de hautes plates-formes qui leur permettaient de dominer efficacement les murailles des cités portuaires. Ce procédé fut employé notamment lors des prises de Salonique en 904, de Messine et de Syracuse, et de l'attaque de Naples ¹¹⁰. Par ailleurs il est évident que les Musulmans étaient informés, par les nombreux renégats (voir plus loin p. 51), des techniques de guerre des Byzantins. Et l'on sait que les *Tactica* de Léon VI, ouvrage de référence en la matière dans la flotte grecque, furent l'objet d'une traduction dans l'Égypte des Fatimides ¹¹¹.

Un seul élément paraît avoir apporté à leurs adversaires, au moins temporairement, un avantage décisif. Le feu grégeois ¹¹², que rien ne pouvait éteindre, fut sans aucun doute pour la flotte byzantine, pendant la première phase de l'offensive musulmane, un auxiliaire essentiel. Invention

attribuée au Grec Callinique de Baalbeck, qui semble en fait en avoir surtout perfectionné l'usage, et notamment le système de projection ¹¹³, et apportée à Constantinople autour de 670, au temps de la première grande attaque omayyade, il contribua sans aucun doute à sauver la ville pendant les grands sièges qui s'échelonnèrent de 668 à 715 ¹¹⁴, et ne fut pas moins efficace sur mer. Le secret en fut longtemps jalousement gardé. Procura-t-il pour autant aux Byzantins une suprématie définitive ? Les Musulmans, qui le craignaient terriblement, trouvèrent cependant des procédés de défense, tels que des enduits incombustibles ¹¹⁵. Surtout ils finirent par s'approprier la technique, grâce à des espions ou à des renégats. C'est sans doute à la trahison de l'amiral grec Euphémios qu'il faut attribuer son premier emploi par les marines musulmanes dans les eaux de la Sicile en 839 par les Aghlabides. Dans la Méditerranée orientale la première utilisation attestée par les Musulmans en combat naval est de 842 ¹¹⁶. Vers le milieu du siècle, son emploi se diffuse dans toutes les flottes musulmanes de la Méditerranée et il passe même rapidement dans les mers du Sud, où on y a notamment recours pour lutter contre les incursions des pirates de Socotra en mer Rouge ¹¹⁷. Certainement crucial dans la première période de l'affrontement, le feu grégeois n'explique plus rien dans les suivantes, qui sont celles du déclin des marines musulmanes.

Une autre supériorité technique « militaro-navale » peut avoir été de quelque portée. L'affirmation selon laquelle les transports maritimes de chevaux par les Byzantins auraient été pratiqués dès 762, et par les Arabes seulement depuis le X^e siècle, a été facilement démentie. On en trouve des références chez ces derniers dès le temps du calife Oualid (705-715) lors de la conquête du Sind, et en fait le transport d'animaux de grande taille, parmi lesquels des chevaux de guerre, était pratiqué sur mer dans le Proche-Orient dès une haute antiquité. Mais une nouveauté fut à l'époque l'utilisation de rampes de débarquement qui permettaient l'accès direct et immédiat à la terre de cavaliers tout montés, précieux en cas de résistance sur le rivage, et le développement consécutif de navires de grande taille spécialisés dans ce transport. Elle est sans doute d'origine byzantine (première mention en 960 à propos de la Crète). Mais elle semble avoir été rapidement imitée par les Arabes, bien que les sources sur son emploi par les Musulmans ne soient pas antérieures au XII^e siècle ¹¹⁸.

LES NAVIRES

Il paraît ainsi bien difficile, en la matière, de conclure à une quelconque supériorité de l'un ou l'autre camp. Mais qu'en était-il de la qualité nautique des vaisseaux ? Au premier abord elle ne semble pas devoir être davantage en cause. Tout au long des quatre siècles du grand affrontement, ce sont les mêmes types de navires qu'on rencontre dans la flotte des deux camps. Il ne pouvait d'ailleurs en être autrement à l'origine. Dès ses débuts, on l'a vu, la flotte musulmane fut construite par les mêmes artisans chrétiens d'Alexandrie qui y travaillaient dans l'arsenal byzantin, ou par ceux des villes de la côte syrienne. Ce sont eux, encore, qui furent appelés au Maghreb lorsque les Musulmans, après la chute de Carthage, vers 698-700, y développèrent, en situation abritée au fond de la lagune et relié à la mer par un canal à travers celle-ci, l'arsenal de Tunis, qui y fut leur première base maritime. Une colonie de 1 000 maîtres d'œuvre et charpentiers coptes d'Alexandrie y fut installée, avec les familles, dans un quartier spécial ¹¹⁹.

Ces vaisseaux de guerre ¹²⁰ communs aux marines méditerranéennes de l'époque, ce sont, ce seront pendant plusieurs siècles, les galères de haut bord, navires longs et à rames, hérités directement de la tradition antique ; que les Byzantins désignent sous les noms de *dromôn* ou de *chélandion*, qui, s'appliquant sans doute à l'origine à des types légèrement différents par leurs dimensions, finirent par être employés indifféremment l'un pour l'autre à partir des IX^e-X^e siècles ; ou de *galea*, qui, à partir du X^e siècle, est utilisé pour des *dromôn* légers et extra-rapides ; ou d'autres encore. Les Arabes ont emprunté directement plusieurs de ces termes à Byzance ¹²¹ : *adromounon* < *dromôn* ; *galyoun* < *galeone* < *galea* ; *gârib* (petit canot de sauvetage, pouvant porter jusqu'à 15 personnes) < *karabos* (« bateau » en général) ; *sandal* (petite embarcation, barque de pêche) < *sandalos* (canot de *dromôn*) ; *chalandi* < *chélandion* ; *katènai* (bateaux de transport de provisions ou de troupes), mot utilisé par les auteurs byzantins uniquement pour désigner des bâtiments arabes, mais qui est d'origine grecque ; *coubar* (vaisseau rond et lourd), qui est venu, par le latin, d'un mot d'origine grecque ancienne, mais disparu en grec entre le V^e et le IX^e siècle, et réapparu dans les auteurs grecs byzantins de cette époque sous les formes

koumparia, *komparia*, en s'appliquant d'abord aux navires arabes, etc. Mais il y a eu également des emprunts en sens inverse, du grec à l'arabe : *zermônes*, ou *sermones*, de l'arabe *djerme* (navire de charge), dans le dernier quart du XI^e siècle ; *koumparia*, précédemment cité, passé postérieurement au grec usuel dans le même sens ; *tarides*, *taritai*, de l'arabe *tharîda* (bateau de transport, particulièrement pour les chevaux), peut-être par l'intermédiaire de l'Occident ¹²² ; *satoures*, *satourai*, pour des bateaux de même type, probablement également d'origine arabe, etc. Plusieurs autres mots du vocabulaire nautique ou de la construction navale ont suivi le même chemin : *kalafatazô* (calfeutrer), de *calafa*, venu directement de l'arabe au grec byzantin ; et toute une série de mots venus aux XI^e-XII^e siècles par la voie sicilienne : *amèralios*, *amiralès* (c'est notre « amiral », fruit de la symbiose institutionnelle siculo-normande ¹²³ ; *maona* (mahonne), de l'arabe *mâôn* (secours, bras fort, aide réciproque). En revanche d'autres cas sont plus douteux : *abaria* (notre « avarie »), qu'on a longtemps cru dérivée de l'arabe *'aouar* (dommage, détérioration), est maintenant rapportée à un grec * *abaria* (défaut de poids). Il est également peu probable que *uscerius*, qui a donné notre « huissier », soit venu, comme on l'a prétendu, du nom de navire arabe *'ocharî*. Enfin il y a certainement des mots qui ont fait des allers et retours, ce qui ne simplifie pas les problèmes : « arsenal » vient de l'arabe *as-sanâh*, mais les formes *tersane*, *tershâna*, *tershane*, utilisées en Tunisie, Égypte, Turquie, sont d'origine romane (avec le *t* initial de l'Italie méridionale) ; *koumparia* a eu (voir page précédente) un curieux itinéraire d'une rive à l'autre de la Méditerranée. Cette interpénétration est révélatrice d'un brassage certainement très actif des techniques et des modes de construction ¹²³.

Ces navires, en effet, ne restèrent pas totalement identiques au long de ces quatre siècles. Il y eut, naturellement, des innovations et des progrès. Il semble bien que ceux-ci, en matière de construction, aient été surtout le fait de la marine byzantine. C'est elle qui la première mit en ligne des *dromôns* de plus grandes dimensions, qui furent employés initialement lors de la reconquête de la Crète en 960-961, et expliquent peut-être sa supériorité évidente en cette circonstance. Mais les Fatimides les imitèrent assez vite, sans doute dès 969¹²⁴. Comme pour le feu grégeois, les secrets étaient difficiles à garder, et l'avantage technique à préserver.

Le gréement : voile latine, voile arabe ?

Il est certain, cependant, que les Musulmans possédèrent longtemps, de leur côté, avec un usage beaucoup plus perfectionné de la voile, un instrument nouveau et précieux. La voile, certes, n'était pas absente des premiers vaisseaux byzantins de cette période et les *Naumachica* de Basile le Parakoïmomène, qui écrit dans la seconde moitié du X^e siècle, mentionnent un mât sur le *dromôn* ¹²⁵, mais elle ne joue alors qu'un rôle tout à fait secondaire dans la manœuvre du bâtiment. Le navire à rames reste au moins jusqu'à la fin du XI siècle l'unité par excellence de la flotte byzantine. Les bateaux à voiles y font leur apparition à partir du X^e siècle seulement sous forme de bâtiments auxiliaires légers (désignés à l'époque comme *ousiai*), souvent manœuvres par des marins slaves, et sans doute empruntés à l'origine à la marine marchande. C'est seulement à partir du XII^e siècle que l'emploi du bateau à voiles se généralise dans la marine de guerre byzantine, pour des unités dont le tonnage s'est considérablement accru. En revanche, l'usage de la voile fut beaucoup plus systématique, de bonne heure, sur les navires arabes ¹²⁶. Dès le siège de Salonique, en 904, les galères musulmanes étaient équipées de deux mâts, l'un au centre du navire, l'autre proche de la proue ¹²⁷. Quelle pouvait être la signification de cette différence, et était-elle l'expression de découvertes propres aux Musulmans ?

Le problème interfère avec celui de l'origine de la voile « latine », qui se généralise à cette époque en Méditerranée ¹²⁸. C'est, on le sait ¹²⁹, une voile triangulaire dont la surface déborde beaucoup plus sur l'arrière du mât que sur l'avant et dont la bordure supérieure est tenue par un long espar appelé antenne, qui se dresse obliquement de l'avant vers l'arrière du bateau. La voile dite « arabe » ajoute à la voile latine un étroit rectangle inférieur, donnant à l'ensemble la forme d'un parallélogramme dont l'un des deux côtés parallèles est beaucoup plus long que l'autre. La voile carrée, à laquelle on oppose habituellement la voile latine, est de forme rectangulaire, débordant également des deux côtés du mât, et ayant une bordure supérieure supportée par un espar horizontal appelé vergue. La position normale de repos de la voile latine est dans l'axe du navire, tandis que celle de la voile carrée est perpendiculaire à cet axe. Les voiles latine

ou arabe ont un rendement aérodynamique supérieur à celui de la voile carrée, à surface égale, dû à leur plus grande hauteur et à la rigidité de leur bord d'attaque au vent, tendu sur l'antenne, alors que le bord d'attaque de la voile carrée, suspendue à la vergue horizontale, est souple et déformable. Surtout la voile latine ou arabe, mieux orientée pour recevoir le vent venant de son avant, présente l'avantage majeur de permettre de serrer le vent de beaucoup plus près que la voile carrée, la différence étant évaluée à environ 11°. Par cette capacité de mieux remonter au vent, et de naviguer plus vite, elle constitue un progrès décisif. Contrôlée plus facilement du pont, elle est bien adaptée aux vaisseaux longs et étroits comme les galères, où des voiles carrées de même dimension auraient été de maniement délicat ou impossible. Son inconvénient principal est que la manœuvre de changement d'amures (virement de bord) est beaucoup plus longue et pénible, sauf si l'on accepte que la voile soit, sur l'un des deux bords possibles, collée par le vent contre le mât, ce qui diminue considérablement le rendement [130](#).

La voile latine a prédominé de façon quasi exclusive en Méditerranée pendant la plus grande partie du Moyen Âge, jusqu'au XIV^e siècle, à partir duquel elle a commencé à subir la concurrence des voiles carrées de l'océan Atlantique, mais elle régnait encore presque sans partage au XVIII^e siècle pour les petits et moyens bâtiments et sur les côtes africaines, comme elle l'a fait jusqu'à nos jours depuis la fin du XV^e siècle, et sans doute dès les XI^e-XII^e siècles [131](#), dans l'Ouest de l'océan Indien. Or la voile carrée a semblé pendant longtemps la seule connue dans toute l'iconographie de l'Antiquité en Méditerranée, et la généralisation de la voile latine dans celle-ci, au haut Moyen Âge, y coïncidait manifestement avec les siècles de la première expansion maritime musulmane, la première représentation assurée en étant longtemps restée celle d'un manuscrit byzantin de 880 [132](#). Une théorie s'est donc logiquement construite, rapportant la diffusion de la voile latine en Méditerranée à l'influence arabe [133](#). Elle a été largement « reçue » pendant les années 1930-1950, et est encore souvent reproduite. On a même cherché, sur la base d'un raisonnement hasardeux qui attribuait l'invention à la nécessité de pouvoir remonter le vent avec plus d'efficacité dans la région des moussons régulières de l'océan Indien, à la localiser dans les mers occidentales de

l'Inde aux environs de notre ère, d'où elle aurait été transmise par les Arabes [134](#). Elle se heurtait cependant à de sévères difficultés, déjà bien reconnues, et en particulier au fait que toute la terminologie de la voile latine en Méditerranée est gréco-latine, même chez les Arabes [135](#). On sait par ailleurs que les transferts de technologie ont été rares entre les aires culturelles de la mer Rouge et de l'océan Indien d'une part, de la Méditerranée de l'autre, comme le montrent notamment les vocabulaires maritimes arabes très différents de ces deux domaines [136](#). Enfin il semble peu logique d'attribuer une découverte aussi considérable, et aussi lourde de conséquences, à un peuple éloigné des choses de la mer tel que l'étaient les premiers Arabes qui arrivèrent en Méditerranée [137](#).

Or de nouvelles recherches iconographiques ont conduit maintenant à rejeter ces idées. On connaissait déjà [138](#) un texte de Procope (*Guerre des Vandales*, I,13) prouvant que dès 533 la voile carrée antique avait abandonné sa parfaite symétrie et évolué vers des formes à livarde (espar diagonal qui élève, sous le vent du mât et vers l'arrière, le point supérieur d'une voile trapézoïdale) ou au tiers. Mais il ne s'agissait pas encore d'une réelle voile latine. Dès le milieu des années 1950 on avait pu cependant rassembler [139](#) en plus grand nombre des documents jusque-là négligés qui semblaient témoigner de l'existence des livardes, ou même de véritables voiles latines, dans l'Antiquité méditerranéenne, au moins pour de petits bâtiments, qui paraissaient être de simples barques de pêche. Encore trop peu nombreux ou d'interprétation trop malaisée, ils ne pouvaient emporter complètement la conviction. Mais on a pu apporter récemment une figure indiscutable de voile latine, remontant aux années 600 à 630, dans une fresque d'un monastère égyptien représentant un bateau militaire léger. L'antériorité de celle-ci, en Méditerranée, par rapport à l'arrivée des Arabes, doit être maintenant considérée comme établie. C'est à partir de formes locales anciennes que la voilure nouvelle s'y est généralisée [140](#). Dans l'Antiquité il ne s'agissait tout au plus que d'un gréement réservé à de modestes embarcations, de pêche ou de cabotage de proximité, ou aux bâtiments légers de pirates, pour lesquels primait le besoin de s'adapter très vite à des vents changeants et à une navigation en tous temps et vers des abris de fortune [141](#), ce qui explique la rareté de ces représentations, tandis que la voile carrée, de rendement total supérieur, était l'instrument normal

de la grande navigation régulière. C'est de même l'apparition de vaisseaux de plus fort tonnage, à partir du XIV^e siècle, qui a conduit à la réintroduction, et au large succès en Méditerranée, de la voile carrée, pour les transports commerciaux de grande envergure.

Si le problème chronologique peut ainsi être considéré comme définitivement résolu, il n'en reste pas moins que les perspectives historiques générales doivent encore être précisées. Les Arabes n'ont certes pas inventé la voile latine, mais c'est bien à l'époque islamique qu'elle triomphe en Méditerranée et qu'elle y remplace la voile carrée aussi bien pour la navigation commerciale que dans les vaisseaux de combat. *Il y a une corrélation évidente, dans le temps, entre sa diffusion et les conditions nouvelles de la vie maritime créées par le grand affrontement naval* : affaiblissement ou disparition des grands courants commerciaux transméditerranéens provoqués par la coupure de la mer entre domaines opposés ¹⁴² ; développement de la piraterie, mais aussi de la « petite navigation » côtière, exigeant souplesse et adaptation au vent. Si les routes commerciales maritimes du haut Moyen Âge restent en effet dans l'ensemble peu connues ¹⁴², il ne fait néanmoins pas de doute que les itinéraires « transversaux », reliant directement les rives Nord et Sud de la Méditerranée, ont considérablement régressé à cette époque. Dans l'Occident musulman la « route des îles » (par la Corse et la Sardaigne), jusque-là très active, disparaît ainsi totalement, tandis que le texte de Bakrî, écrit vers 1067, révèle un commerce maritime actif entre Maghreb et Machrek le long de la côte africaine ¹⁴³. Des itinéraires directs, assez courts d'ailleurs, ne subsistent qu'entre l'Andalousie et l'Afrique, à travers la « Manche » méditerranéenne, les plus orientaux convergeant vers Alger ¹⁴⁴. En Orient le trafic qui subsistait entre Byzance et les villes syriennes ou égyptiennes s'effectuait également pour l'essentiel le long des côtes. C'est là que fait naufrage vers 1025, sur la côte sud-occidentale de l'Anatolie en face

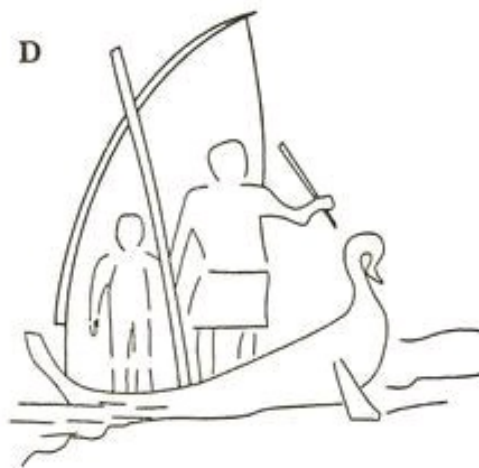
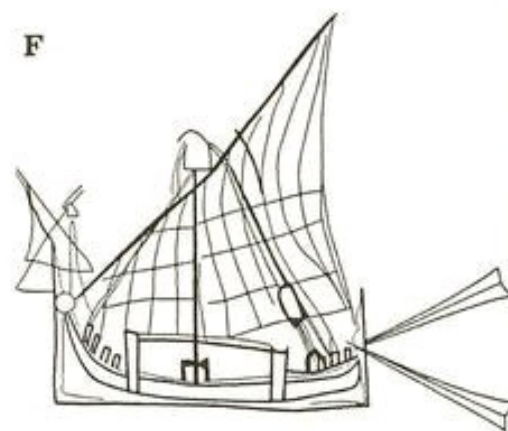
A**B****C****D****E****F**

Fig. 1.

Origines et développement de la voile latine

A. Voile carrée. Navire phénicien de l'époque romaine impériale (Bas-relief d'un sarcophage de Sidon, Musée du Louvre). Schématisé d'après Guilleux La Roërie, 1946, I, p. 76, et Adam, 1970, p. 223. **B.** Voile latine : « Bateau pour la pesche des sardines à la voile », schématisé d'après un dessin de J. Jouve (vers 1680) reproduit dans Vichot, 1971, p. 10, et Burlet, 1988, p. 14 et considéré par ce dernier comme représentant « la voilure latine minimum ». **C.** Voile à livarde. Schématisé d'après une pierre tombale du musée archéologique de Thessalonique, reproduite dans Casson, 1956, fig. 1, et Adam, 1970, p. 224. Noter l'existence d'une vergue supérieure. **D.** Bas-relief de la tombe d'un pêcheur né à Milet (Asie Mineure) et mort à Athènes au cours du II^e siècle ap. J.-C. Il est représenté debout, avec son fils, dans sa barque. Schématisé d'après Casson, 1956, [fig. 5](#), qui y voit une voile latine, idée rejetée par Guilleux La Roërie, 1956, p. 239, et par Bowen, 1956, p. 240, qui la considère comme « une voile de lougre à lof court ». Cf. Adam, 1970, p. 225. **E.** Représentation considérée traditionnellement comme la plus ancienne d'une voile latine en Méditerranée (manuscrit grec n° 510, f° 3, de la Bibliothèque Nationale, Paris, datant d'environ 880 ap. J.-C.), d'après Brindley, 1926, p. 13-14. Schématisé par Adam, 1970, p. 227. **F.** La voile latine de la felouque des Kellia (début du VII^e siècle). Schématisé d'après Basch, 1991, p. 2.

de Rhodes, le navire de Serçe Limam, qui appartenait certainement à un propriétaire musulman de l'État fatimide, peut-être de Tripoli (de Syrie) [145](#).

La voile latine, ainsi, n'a pas été « la voile des Arabes », mais elle a bien été celle de « l'époque des Arabes », et il est probable que les marins musulmans, pirates ou caboteurs, ont été des premiers à en généraliser l'emploi.

Vitesse et qualités nautiques respectives

Est-ce à dire que cette supériorité dans le gréement se soit traduite dans

la marche des navires ? Il n'en est rien, et l'on serait même porté à croire qu'elle aurait été destinée, au contraire, à compenser leur infériorité en la matière. Construits sur le même modèle d'ensemble que les vaisseaux de guerre des Chrétiens, ceux des Musulmans paraissent avoir été pourvus de moins bonnes qualités nautiques. Ils étaient lents et lourds, beaucoup moins mobiles. On a pu estimer leur vitesse maximale à un peu plus de quatre nœuds, soit environ un nœud de moins que les navires byzantins. La flotte aghlabide, en 827, mit ainsi trois jours de Tunis à Mazara en Sicile, soit quatre nœuds de moyenne. De Tunis à Bari il fallait compter seize jours. Cette différence de rapidité était lourde de conséquences au combat, surtout à une époque où était encore seul connu le très insuffisant gouvernail latéral ¹⁴⁶. Moins maniables, ces navires étaient par ailleurs peu appropriés à la navigation dans les eaux dangereuses, à hauts fonds, et cette médiocrité n'avait pas échappé à Léon VI ¹⁴⁷.

Au total, et si l'on considère, par-delà le brassage inextricable des techniques et des inventions, le résultat pratique final, l'infériorité des navires des flottes musulmanes ne fait pas de doute. Il est significatif que les désignations de navires passées de l'arabe au grec à cette époque (voir plus haut p. 32) concernent essentiellement des navires de transport ou de charge, et non des vaisseaux de guerre proprement dits. Pour ceux-ci c'est chez les Chrétiens que se situaient les modèles. Les plus lucides des Musulmans en étaient conscients, et devaient être à l'affût des copies et adaptations possibles. En 970 le calife omayyade Hâkim II, après une rencontre de sa flotte avec les pirates normands à l'embouchure du Tage, la fit revenir dans le Guadalquivir et ordonna d'y construire des navires sur le modèle de ceux des envahisseurs. Officiellement, d'après le chroniqueur, il s'agissait de préparer des leurres afin d'attirer les navires normands isolés dans des embuscades. Il est infiniment plus probable que c'était parce que le calife avait reconnu la supériorité du matériel nautique de ses adversaires ¹⁴⁸.

LE PROBLÈME DU BOIS

Comment comprendre cette infériorité ? Une cause de difficultés certainement importantes a été bien dégagée ¹⁴⁹ : c'est le manque de bois.

Or l'adoption de la voile latine, en particulier, avec sa très longue antenne oblique, plus longue que le mât qui la supporte, nécessitait des fûts de grandes dimensions ¹⁵⁰. Toute la façade sud-orientale de la Méditerranée en manque cruellement. Dès l'époque de la conquête musulmane, la forêt libanaise elle-même, fortement ravagée, ne pouvait plus fournir les grands bois d'œuvre qui auraient été nécessaires. Sans doute encore mise à contribution pour la construction de la première flotte musulmane, celle de Mo'âouiya ¹⁵¹, elle cesse ensuite d'apparaître comme une source d'approvisionnement possible et ne fournit plus que des bois de petite venue, à brûler, en attendant le déboisement quasi total dû à l'accumulation en altitude de la population maronite ¹⁵². En fait les plus grandes réserves, dans ce secteur, se situaient dans les forêts du Taurus oriental et du Troodos de Chypre, et les premières expéditions navales musulmanes furent peut-être dirigées vers l'île dans ce but. Dans l'état de neutralité plus ou moins tributaire qui suivit pendant trois siècles, l'exploitation de son bois vers l'Égypte put s'y effectuer paisiblement jusqu'à la reconquête byzantine de 965¹⁵³. La Crète, de 825 à 961, fut l'autre grande source de bois des flottes musulmanes de Méditerranée orientale, complétée épisodiquement par les forêts du Taurus lorsque les Arabes purent s'implanter temporairement à Tarse dans la plaine cilicienne, ou à Antalya sur la côte pamphylienne, occupée en 860 ¹⁵⁴.

En l'absence de ces ressources disputées, les flottes du califat abbasside ou de l'Égypte fatimide ne pouvaient se satisfaire des matières premières locales, si bien réglées que pussent être leur administration et leur collecte. De fait l'Égypte utilisait au maximum les quelques boisements de *sant* (*Acacia nilotica*) et de *labakh* (*Albizzia lebbec*) qui y subsistaient encore, en Haute-Égypte ou dans le Fayyoun. Leur exploitation systématique et précautionneuse, assortie de replantations, nous est révélée par des papyrus des VII^e-VIII^e siècles, avec cadastre minutieux des arbres, régulièrement tenu à jour, aboutissant dans la seconde moitié du X^e siècle, sous les Fatimides, à une rigoureuse organisation en forêts domaniales, accompagnée d'un personnel spécialisé ¹⁵⁵. Mais ceci ne suffisait pas, et il fallait faire appel à des approvisionnements extérieurs et lointains. Ce fut le bois de teck qu'on faisait venir de l'Inde, notamment en 975-976 et 995 ¹⁵⁶, dans un espace géographique où la supériorité musulmane n'était pas

contestée et où s'était développée une grande navigation à l'époque abbasside (voir plus loin p. 92). Par ailleurs le commerce, ou la contrebande, avec les pays chrétiens de la Méditerranée septentrionale, ne fut jamais interrompu, et cela bien que l'empereur Léon l'Arménien (814-820) eût formellement interdit ce trafic. Dès la fin du IX^e siècle apparaît l'exportation de bois du fond de l'Adriatique vers l'Égypte par le commerce maritime vénitien. En Égypte les commerçants étrangers n'obtenaient de privilèges commerciaux qu'à la condition d'apporter du bois dont l'État se portait acheteur garanti, en interdisant la réexportation [157](#). En 971 Jean Tzimiscès, en pleine guerre navale contre les Fatimides, dut renouveler l'interdiction, déclenchant l'assassinat du doge qui avait fait appliquer l'édit impérial et brûler des navires chargés pour Mahdia et Tripoli [158](#). Néanmoins ce furent surtout les grandes forêts du Maghreb qui furent mises à contribution : celles du Tell oriental algéro-tunisien, des Petites Kabylies et de Kroumirie ; celles du Rif ; et encore celles d'Andalousie et des Baléares, de Sicile et de Calabre, qui alimentèrent toutes plus ou moins un grand commerce de bois vers la Méditerranée orientale musulmane [159](#). Ces courants lointains, cependant, demeuraient aléatoires, en fonction des cassures politiques et spirituelles à l'intérieur de l'Islam lui-même. La rupture entre les Fatimides d'Égypte et leurs vassaux zirides du Maghreb à la fin du X^e siècle, en coupant ces relations, porta un coup décisif à la flotte égyptienne. Le manque de bois atteignit alors des niveaux spectaculaires. En 996, pour reconstituer la flotte après un incendie qui avait ravagé l'arsenal et détruit de nombreux navires en construction, on dut utiliser les grandes portes en bois du bâtiment de la monnaie du Caire, ainsi que celles qu'on put trouver dans l'hôpital des Toulounides [160](#).

La signification de tous ces faits n'est pas discutable. Il est certain que ce fut souvent un élément de faiblesse majeur pour les marines musulmanes. Mais à tout bien considérer il ne peut en aucun cas s'agir d'un facteur déterminant, comme le montrent des arguments tirés aussi bien de l'histoire que de la géographie. Sur le plan historique, d'abord, on voit que le manque de bois, chronologiquement, ne s'est réellement fait sentir qu'à la suite de la perte de la Crète et de Chypre, vers la fin du X^e siècle. Il apparaît avoir été, en Méditerranée orientale, une conséquence de l'échec des flottes musulmanes plutôt qu'une cause. Il a pu accélérer la décadence

maritime à partir d'une certaine date. Il n'en est nullement responsable. Et sur le plan géographique il apparaît que cette déficience ne peut en aucune façon être invoquée pour les flottes de la Méditerranée occidentale, celles des Aghlabides de Tunisie ou des Omayyades d'Espagne, dont les territoires ne furent jamais dépourvus de belles forêts, pas plus qu'ils ne manquaient des produits métallurgiques nécessaires ¹⁶¹. Des carences occasionnelles purent se faire sentir, par exemple lorsque le bois manqua pour la construction de Mahdia en 913, dans une Tunisie orientale steppique ¹⁶². On dut le faire venir de Sicile. Mais dans cette île les Fatimides, comme les Aghlabides avant eux, surent organiser des corvées systématiques de coupe de bois parmi les populations chrétiennes qu'ils avaient soumises ¹⁶³. La difficulté de se procurer des perches longues a pu nuire à la qualité des vaisseaux des Musulmans, les fragiliser. On a pu remarquer, sur les rares épaves retrouvées en Méditerranée occidentale et qu'on a pu leur attribuer plus ou moins sûrement, des maladresses de construction. L'usage outré des clous pour l'assemblage des pièces de la quille, dont les dimensions étaient évidemment trop courtes, affaiblissait celle-ci. Mais en revanche les techniques métallurgiques nécessaires étaient bien maîtrisées ¹⁶⁴. Les représentations de navires portées sur des céramiques majorcaines conservées sur les murs d'une église pisane, et récemment commentées ¹⁶⁵, montrent notamment, ainsi qu'il est d'ailleurs confirmé par de nombreux textes qui signalent des effectifs considérables de passagers et d'équipages, que les Musulmans, au début du XI^e siècle, utilisaient de très grands navires à trois mâts et deux ponts (sans doute destinés au transport), dont on ne connaît pas encore l'équivalent de façon assurée, à l'époque, dans les marines chrétiennes. Le manque de bois posa souvent, pour les marines musulmanes, un problème aigu à l'échelle régionale, ou locale. Il ne peut être aucunement une explication générale.

CONCLUSION

Au total le bilan comparé n'apparaît pas décisif. Les vaisseaux musulmans étaient sans doute plus lents, parce que moins bien construits, et cet avantage relatif des Chrétiens a dû s'accuser au cours du temps. D'un niveau identique à l'origine, lorsque les artisans coptes d'Alexandrie

construisirent les premières flottes musulmanes, les techniques se sont différenciées au cours des siècles au détriment des Musulmans. Mais l'adoption plus précoce et plus générale de la voile latine a pu compenser partiellement cette insuffisance, particulièrement pour les petits bâtiments des pirates. Et le brassage des techniques dans la Méditerranée était si intense, les relations si actives et les emprunts mutuels si rapides, que ces différences ne furent jamais rédhibitoires. Ces causes matérielles ne peuvent aucunement suffire à elles seules à rendre compte de l'échec musulman sur la mer. Elles peuvent tout au plus permettre d'en comprendre des épisodes. Il faut bien voir d'ailleurs que si les techniques de construction, de ce côté, étaient imparfaites, ce ne pouvait être que parce qu'on s'en préoccupait moins que dans l'aire culturelle chrétienne. C'est au cœur même de la société musulmane, et de son attitude à l'égard de la mer, qu'il convient d'aller chercher.

LES RAISONS D'UN ÉCHEC : UNE ATMOSPHÈRE CULTURELLE

Et de prime abord, une constatation s'impose. Cette civilisation grandiose de l'Islam classique, à aucun moment, ne s'intéressa réellement à la mer, n'y trouva les instruments privilégiés de sa gloire, le principe de ses succès. Poussées par la nécessité, toutes les dynasties musulmanes, certes, eurent plus ou moins des marines. Elles firent parfois, sous la pression des circonstances, des efforts dispendieux de construction de flottes. Elles n'eurent jamais, sauf une exception qu'on discutera (voir p. 64), de véritable politique maritime, cohérente et soutenue. Au pis l'Islam fut hostile à la mer ; au mieux il l'ignora.

INDIFFÉRENCES

Un premier témoignage en est apporté par la rareté même, en la matière, des sources musulmanes. Dans l'immense littérature, dans la somme considérable de textes très divers secrétés par cette culture raffinée, rien, ou à peu près rien, ne concerne spécifiquement la mer, en tout cas de façon approfondie et autrement qu'en des mentions banales. Un historien égyptien, qui a tenté une synthèse de ces premiers siècles de présence et de

puissance navales musulmanes en Méditerranée, en a fait le premier la constatation ¹⁶⁶, et celle-ci a été souvent renouvelée par la suite ¹⁶⁷ : elles ne peuvent pour l'essentiel être connues que par des sources chrétiennes, byzantines (surtout), ou chrétiennes occidentales, ou encore, à l'intérieur même de l'Égypte, coptes. Il y a, certes, chez les annalistes musulmans, de nombreuses mentions de batailles navales, de victoires ou de défaites sur mer, voire de tempêtes et de naufrages. Encore faut-il bien voir que les défaites sont souvent passées sous silence. C'est par les sources byzantines seulement que nous connaissons le désastre majeur de la flotte arabe en 746 dans les eaux de Chypre ¹⁶⁸. Ajoutons que ces renseignements sont parfois d'une remarquable imprécision. Ainsi les sources fatimides font mention en 971-973 d'une flotte « qarmate », contre laquelle doivent combattre, sur les côtes de Syrie et de Palestine, les vaisseaux des maîtres de l'Égypte. Or il est infiniment probable que les Qarmates, nomades du désert d'Arabie, n'ont jamais eu de marine en Méditerranée. Le recours à cette mention d'un adversaire redoutable et éloigné, plus ou moins énigmatique, ne peut en fait que masquer l'ignorance et le désintérêt des milieux lettrés du Caire ¹⁶⁹. Toutes ces indications des sources musulmanes restent d'ailleurs presque toujours limitées à de sèches données factuelles, sans qu'à aucun moment les auteurs n'entrent dans le détail des actions, à plus forte raison ne recherchent les causes de succès ou de défaite. Ceci est en contraste absolu avec les récits de batailles ou de campagnes terrestres, souvent emphatiques et suspects, mais toujours infiniment plus détaillés, pleins à la fois de réalisme et de pittoresque. Et pour tous les jugements de valeur, les opinions motivées sur les événements ou les acteurs, à plus forte raison pour les descriptions techniques, pour l'organisation interne du commandement et des forces, c'est essentiellement aux textes d'origine chrétienne qu'il faut avoir recours. On peut naturellement trouver des exceptions. Il y a eu sans doute çà et là des velléités d'intérêt spécifique pour les choses de la mer, au cours d'une si longue période, et notamment en Égypte à l'époque fatimide. On a pu ainsi récemment prouver l'existence d'une traduction arabe des *Naumachica* de Léon VI, dont des fragments ont été préservés par un auteur du XIV^e siècle, Ibn al-Manqalî, (mort en 1376), dans un traité général d'art militaire ¹⁷⁰, et même parler, avec quelque exagération, d'un véritable « guide naval » musulman ¹⁷¹ à propos du passage du *Kitâb al-kharâdj* d'Al-Qodâma (IX^e-X^e siècle) concernant les

devoirs des gouverneurs quant à la défense côtière et à l'organisation de la flotte. Des esprits éclairés, mus par des mobiles stratégiques évidents, ont certainement, à diverses reprises, pris conscience des insuffisances de la technique ou de l'organisation maritimes. Rien de tout cela n'a durablement abouti, ne s'est enraciné dans la culture, et n'a véritablement laissé de mémoire écrite. En dehors même des textes historiques ou « utilitaires », la poésie, la pensée philosophique ou religieuse, dont les productions sont à l'époque si volumineuses, ignorent totalement la mer autrement qu'en des lieux communs qui font allusion à ses dangers ; ou, lorsqu'elles dépassent ce simple thème d'illustration, n'approfondissent les rapports de l'homme avec cet élément que pour mettre en garde contre eux.

Tout ceci n'était d'ailleurs que l'expression d'une indifférence généralisée de la société musulmane et de son pouvoir politique. L'emplacement de ses principaux centres, à lui seul, est révélateur. C'est à Damas, au Caire, à Bagdad, en Orient ; à Kairouan, à Fès, à Cordoue, à Marrakech, en Occident ; au cœur des masses continentales, que se sont situées les capitales, tandis que déclinaient les villes côtières (Alexandrie) ou proches de la côte et directement ouvertes sur elle (Antioche) ¹⁷². Il est hautement significatif, d'autre part, que jamais la titulature du Califat, omayyade ou abbasside, n'ait comporté la moindre allusion à la souveraineté de la mer, alors que celle-ci est une référence constante à Byzance, qui, fût-ce lors de ses pires déclin, prétendra toujours régner « jusqu'aux colonnes d'Hercule et sur toute la Méditerranée » ¹⁷³. Même au temps des grandes expéditions maritimes des Omayyades contre Constantinople, la mer ne fut jamais qu'un domaine auxiliaire, chargé de faciliter le transport des troupes et de protéger le flanc d'une expansion essentiellement continentale, et le terme de « thalassocratie » employé pour la politique de Mo'âouïya apparaît grossièrement exagéré ¹⁷⁴. Le maximum d'indifférence persistante fut sans doute celui des Abbassides, qui, installés à Bagdad, n'avaient d'autre horizon maritime éventuel que vers le golfe Persique et les mers du Sud (voir [chapitre III](#)). On vit même ainsi en 900 le calife Mo'tadhid ordonner la destruction de la flotte de Tarse à la suite d'une rébellion de la ville, faisant brûler 50 navires à cette occasion et se privant délibérément d'un instrument militaire précieux ¹⁷⁵.

Face à cette carence absolue des textes on relève une seule exception

notable, qui confirme la règle, exception liée, ici encore, à la politique navale des Fatimides. On sait l'intensité de leur propagande, qui fut une des causes maîtresses de leur succès, qu'on a pu qualifier de « miraculeux ». Entretenant l'exaltation de leurs partisans, cherchant à donner aux populations orientales, en particulier, une haute idée de leur puissance ¹⁷⁶, elle ne pouvait rester indifférente à l'un des instruments de celle-ci. Le poète andalou Ibn Hâni' (mort en 973), panégyriste officiel du quatrième calife fatimide Mo'izz, en fit un de ses thèmes, consacrant à l'éloge de la flotte, à côté de celui de l'armée, des vers grandiloquents :

« À toi sont les navires qui courent et se dressent au-dessus de la mer, qui fendent bruyamment les eaux ; ils naviguent sur ton ordre, avec des vents dociles...

Rien n'a effrayé le roi des Roums comme l'arrivée de ces vaisseaux, sur lesquels flottaient pavillons et bannières.

Au-dessus d'eux s'élevait un nuage épais et lourd qui crachait des éclairs sans nombre et faisait entendre des coups de tonnerre.

Ces navires fendent les flots gonflés ; on les croirait chargés de toute la vigueur de ta résolution ou de toute la générosité de tes mains...

Quand ils soupirent de colère, ils lancent un feu qui flambe sans fumée comme brûle le combustible du feu de l'enfer.

Leurs souffles brûlants sont les feux du tonnerre, et leurs bouches qui gémissent sont de fer.

Leurs flammes brûlent pour le peuple du Catholicos...

Tes navires dominant sur mer tout autre navire comme le maître domine l'esclave » ¹⁷⁷.

Un autre poète de cour, Ibn Hamdis, n'était pas moins enthousiaste :

« Ces navires sont environnés de fumée, comme la foudre par les nuées, chargée de lumière et de tonnerre...

C'est la guerre avec ses galères dont le feu domine la mer de toute la puissance de ses flammes...

Elles brillent pour toi, les montagnes qui glissent sur les flots et montrent au lion une épaisse forêt de brunes lances et d'épées affilées » [178](#).

On connaît de même une description détaillée de la flotte du deuxième calife fatimide Al-Qâ'im, peut-être celle qui avait razzié Gênes en 934, par le poète tunisien 'Ali ben Mohammed Iyyâdî. Elle témoigne sans doute de ce que l'intérêt pour cette politique navale avait, exceptionnellement, débordé le cadre des cercles officiels pour atteindre les milieux lettrés de l'Ifrîqya [179](#). Ces textes, qui s'intègrent d'ailleurs à toute une série d'autres, analogues, touchant à l'action militaire terrestre et à la politique de la dynastie, et ne témoignent d'aucun intérêt *particulier* pour la mer, restent de toute façon totalement isolés.

L'attention des dynasties musulmanes pour la marine, en fait, ne fut jamais qu'épisodique, velléitaire ; parfois vigoureuse sous la pression des menaces chrétiennes ou dans la perspective offensive du *djihâd*, mais sans aucune continuité. On a pu calculer ainsi que les Mamelouks, pendant leur période de domination de l'Égypte et de la Syrie (1250-1517), construisirent non moins de 6 ou 7 flottes, soit une tous les 40 à 50 ans en moyenne. Rapidement et mal construits, les vaisseaux étaient bientôt hors d'usage et tout disparaissait jusqu'à un prochain réveil, quand on s'avisait qu'une flotte était nécessaire pour une expédition projetée. Ces « crises » d'intérêt pour la mer paraissent avoir répondu à des hasards purement circonstanciels [180](#). Il n'en fut jamais autrement. La politique navale des Omayyades de Cordoue au milieu du IX^e siècle fut exclusivement le contrecoup des invasions normandes [181](#). On a pu écrire que celle des Aghlabides de Kairouan, quelques années plus tôt, avait été le fruit d'un « hasard géographique », lié à la proximité de la Sicile et à la trahison d'Euphémios [182](#). À ces pulsations de construction navale active, d'équipement fébrile, succédaient des phases de relâchement total, où même l'entretien des infrastructures des arsenaux semble abandonné, et où

l'on vient à se demander, en l'absence de sources, si une marine subsistait effectivement encore. Ajoutons que les flottes, nominalement présentes, n'existaient en fait souvent que « sur le papier ». Alors que celle des Fatimides, à la fin du XI^e siècle, avait un effectif théorique permanent de 70 galères, dont 15 à 25 stationnées sur la côte du Levant, et 45 à 55 dans les ports égyptiens (dont 5 en mer Rouge), on était en réalité loin du compte ¹⁸³. À l'époque de la prise de Jérusalem par les Croisés, on voit ses navires hors d'état de prendre la mer pour escorter des navires marchands ¹⁸⁴. Quant au nombre de grands navires de transport permanents attachés à la flotte, qui était de 10, il était de toute façon très insuffisant en cas d'opérations navales importantes, et il fallait alors réquisitionner des navires marchands privés ¹⁸⁵. L'administration de la marine, pour elle, disparaissait totalement pendant ces phases de désintérêt. Alors que les Fatimides avaient eu un service spécialisé des affaires navales qui, sous la supervision d'un « Commandant à la mer » (*Amir al-bahr*), tenait un registre détaillé des recettes et dépenses, de l'équipement, des vaisseaux et du personnel ¹⁸⁶, et qu'ils avaient été capables de mettre encore à la mer une flotte effective de 70 navires au moins jusqu'en 1152, et encore quelques-uns en 1155 ¹⁸⁷, lorsque Saladin arriva au pouvoir en Egypte moins de quinze ans plus tard, en 1169, plus rien de tout cela ne semble avoir existé. Il dut, lorsqu'il voulut, à partir de 1172, reconstituer sa marine, créer de toutes pièces un « ministère de la flotte (*dîouân al-osthoul*), à la tête duquel, témoignant de la place que tenait la mer dans sa stratégie contre les Croisés, il nomma bientôt son propre frère ¹⁸⁸. Le matériel, quant à lui, vint de toute la Méditerranée, notamment de l'Afrique du Nord dont les ressources en bois lui devinrent accessibles quand ses troupes se furent emparées de Kairouan, et fut surtout acheté aux Pisans, qui firent affaire avec lui sans vergogne ¹⁸⁹. Le désintérêt pour les choses de mer et la versatilité des dirigeants pouvaient atteindre un tel point qu'on renonçait parfois à achever des navires déjà à moitié construits. Ce fut le cas après l'attaque d'Alexandrie par les Francs de Chypre en 1365. Les Mamelouks commencèrent à construire une gigantesque flotte dans leurs ports égyptiens et syriens, puis changèrent d'avis soudainement. Les navires en construction dans l'arsenal de Beyrouth furent délaissés et les habitants du lieu en pillèrent les parties métalliques, tandis que pourrissaient les charpentes ¹⁹⁰.

Un autre symptôme du même ordre est l'absence apparemment totale de politique de renseignement naval digne de ce nom. Les incursions byzantines ou franques ont été très fréquentes sur les côtes du *dar ol-Islâm*. Le langage des chroniqueurs, de façon significative, les mentionne toujours comme arrivant « par surprise ». Ceci n'excluait d'ailleurs pas d'innombrables alarmes, la plupart du temps infondées ¹⁹¹. Au temps des Mamelouks, où la décadence paraît avoir été à son sommet, l'indifférence s'étendait même aux défenses côtières. Les points fortifiés du littoral égyptien n'était pratiquement plus entretenus. Les souverains mamelouks ne les inspectaient jamais. Lorsque l'un d'eux, Qânçouh al-Ghaourî (1500-1516), dans les dernières années de son règne, craignit une attaque franque contre Alexandrie, il fit construire dans un terrain vague du Caire, pour s'épargner le voyage, un modèle réduit des défenses de la ville (qui fut d'ailleurs très imparfait), et se contenta de l'examiner. Ceci contrastait avec l'attention scrupuleuse et constante que les mêmes Mamelouks réservaient à leurs châteaux et forteresses terrestres ¹⁹². Mais rien de tout cela n'était nouveau. Il est assurément remarquable que le quartier général de la puissante flotte fatimide n'ait jamais été installé à Alexandrie, mais soit toujours resté fixé au Caire.

RÉTICENCES

Tout ceci ne faisait que manifester la persistance des anciennes inhibitions, celles d'Omar, que Mo'âouiya avait eu tant de peine à surmonter (voir p. 24). La littérature arabe de ces temps en apporte cette fois des documents directs, dépassant l'argument *a silentio*. Elle est pleine de passages qui témoignent de cette aversion pour la mer. D'Ibn Hamdis lui-même, dont on a vu pourtant l'intérêt apparent pour la flotte, en liaison avec la grande politique d'expansion fatimide, on possède également des vers péremptoires où, contredisant son éloge imposé, il constate que l'homme a été créé de la boue, et la mer de l'eau, et que l'eau, comme chacun sait, a la propriété de dissoudre la boue. Un autre Sicilien, Abou'l 'Arab Mous'âb, s'excusait de faire un voyage par mer en disant que la mer appartenait aux Chrétiens et que ce n'était que la terre qui appartenait aux Arabes. Et un poète de Ceuta, cité maritime s'il en fut (voir p. 56), refusa

l'invitation de visiter Séville et de traverser ne serait-ce que le détroit, en déclarant qu'il n'était pas un Moïse pour marcher sur les eaux, ni son correspondant un Noé pour lui construire une arche en vue de son voyage [193](#).

Tout au long de ces siècles les Musulmans, ou du moins une grande majorité d'entre eux, renâclèrent ainsi à s'engager sur la mer. Les anecdotes et épisodes significatifs abondent. Peu après la fondation de l'arsenal de Tunis, au tout début du VIII^e siècle (voir p. 32), lorsque Mousâ, le gouverneur de la ville, voulut y développer les constructions navales, il y rencontrait encore dans la population musulmane de fortes résistances. Un cadi, resté en étroites relations avec la patrie arabe, lui déclara tout net qu'aucun homme de comportement normal ne pouvait songer à se lancer sur la mer. À celui qui se confierait à un vaisseau il convenait de retirer son droit de cité [194](#). Les jugements des docteurs n'ont jamais réellement entravé, dans l'Islam, les actions des princes, lorsque les intérêts et les ambitions de ces derniers étaient en jeu, et cela n'empêcha pas Mousâ de construire une flotte de 150 navires. Mais l'anecdote, quoique transmise plusieurs siècles plus tard par un historien des Croisades, n'est certainement pas sans fondement réel et témoigne bien d'une atmosphère. Les sentiments des habitants et des lettrés de l'Ifrîqya n'avaient guère changé plus d'un siècle plus tard lorsqu'il fut question pour l'émirat aghlabide, en 827, de construire une flotte pour se lancer, en profitant de la trahison d'Euphémios, à la conquête de la Sicile. Les circonstances pourtant, à la suite de cette défection, apparaissaient favorables. Dans le Conseil des Sages (« assemblée des notables et des docteurs ») qui se réunit à cette occasion à Kairouan, la quasi-totalité des voix, cependant, se prononça contre l'aventure, avec des arguments tant juridiques et legalistes (une trêve était en vigueur) que d'opportunité et de chances de réussite. Un membre de l'assemblée, notable de la ville, Sahnoun ben Qâdim, demanda, sans doute avec une fausse ingénuité : « Quelle distance y a-t-il de la Sicile au pays des Roum [la Calabre] ? — On peut effectuer la traversée, aller et retour, deux à trois fois dans une journée », lui fut-il répondu. « Et à partir de l'Ifrîqya ? » demanda-t-il. « Il faut une journée et une nuit de mer », lui répondit-on. « Si même j'étais un oiseau », conclut notre homme, « j'évitais en conséquence de la survoler ». Un seul des participants, le

cadi malékite Asad ben al-Forât (759-828), plaida avec véhémence pour l'aventure : « Ne cédez pas à la peur alors que nous avons le dessus », aurait-il dit, en invoquant le Coran (XLVII,35: « Ne faiblissez pas et ne faites pas des ouvertures de paix alors que vous avez le dessus »). Il emporta la décision. L'émir, Ziyâdat Allâh, restait sceptique, arguant de son manque d'expérience maritime. Les préparatifs traînaient en longueur. « Si vous avez des marins pour gouverner vos navires », lança le vénérable docteur, « combien auriez-vous encore plus besoin de gens pour les gouverner selon le Coran et la Sunna ». Et de fait ce fut ce personnage charismatique, sans aucune expérience maritime et guidé seulement par l'ardeur de sa foi, qui accepta de se mettre à la tête de l'expédition : étonnant exemple de ces personnalités hors pair ; allant à contre-courant de l'atmosphère générale et n'hésitant pas, dans la ferveur du *djihâd*, à transgresser le consensus ; qu'on trouve parfois, depuis le temps de Mo'âouiya, à la tête des flottes musulmanes ¹⁹⁵. Il ne fallait pas moins de cet enthousiasme pour remuer une société délibérément hostile.

À la même époque la situation n'était pas différente en Égypte. Lorsque les pirates andalous, installés à Alexandrie (voir p. 64), y lancèrent à partir de 798-799 leurs raids dévastateurs en Méditerranée orientale, prélude à leur installation en Crète, Abdallâh ibn-Touloun, qui gouvernait le pays, n'autorisa leurs expéditions qu'à condition qu'ils n'emmèneraient avec eux aucun Égyptien, libre ou esclave ¹⁹⁶. Cette répugnance ne disparut pas. Plusieurs siècles plus tard, un historien musulman rapporte que pendant la captivité de Saint Louis en Égypte en 1250 un émir demanda au roi :

« Comment a-t-il pu venir à l'esprit de Votre Majesté, avec toute sa vertu, la sagesse et le bon sens que je découvre en elle, de s'embarquer sur un navire, de chevaucher sur le dos de la mer et de venir dans ce pays, si rempli de musulmans et de troupes, avec la conviction qu'elle pourrait vaincre et s'en emparer ? Cette entreprise est le plus grand risque auquel elle pouvait exposer elle-même et ses sujets. » Le roi sourit et ne répondit rien. « Dans notre loi, reprit l'émir, le témoignage n'est pas recevable en justice de celui qui parcourt plusieurs fois la mer et met ainsi en danger sa personne et ses biens... d'une telle manière d'agir nous déduisons qu'il manque de bon sens, et qui n'est pas en possession de sa raison ne peut témoigner ».

Peu après, lorsque la flotte des Mamelouks fut défaite, en 1270, dans les eaux de Chypre, la hiérarchie navale presque tout entière tomba entre les mains des Francs, y compris les commandants (*rayyis*) des trois ports : Alexandrie, Damiette et Rosette. Une longue liste des noms de ces personnels a été conservée. Elle ne contient pas un seul nom de Mamelouk. Aucun membre de la caste dirigeante de l'Égypte ne figurait parmi eux. Aucun de ces prisonniers n'était d'ailleurs d'un rang considéré comme justifiant une notice individuelle. Plus encore : dans les milliers de biographies que nous a conservées la littérature historique de l'époque mamelouke, aucune ne concerne un homme de mer ou commandant de flotte ¹⁹⁷. Ce n'était évidemment pas l'élite de cette société militaire qui songeait à s'embarquer. Il est vrai que ce n'était pas là le moyen d'acquérir fortune et honneurs. Ibn Khaldoun, à la même époque, spécifiait qu'en Ifrîqya, comme dans les autres États de la Berbérie orientale, le commandant de la marine avait un rang moindre que le chef de l'armée de terre : « dans beaucoup de cas », ajoute-t-il, « il est tenu de lui obéir ¹⁹⁸ ».

CONDAMNATIONS

Les appréhensions conduisaient, en effet, à des jugements de valeur. Ceux qui s'aventuraient sur un tel élément ne pouvaient être dignes d'estime et de considération.

La condamnation fut d'abord celle de l'opinion publique. Et c'est sans doute en Égypte, dans ce vieux peuple de paysans, que s'y ancrera le plus profondément le mépris pour tout métier maritime. Pour cette culture essentiellement terrienne, construite autour du Fleuve-Roi et des champs qu'il fertilisait, la mer, une fois quittés les foyers très ponctuels et marginaux d'Alexandrie et d'un petit nombre de points de la côte, d'ailleurs en plein déclin à l'époque musulmane, et abstraction faite des milieux d'artisans et de marins chrétiens qui pouvaient subsister (voir ci-après p. 51), ne pouvait qu'être totalement étrangère, et les inhibitions musulmanes s'intégraient aisément à l'imaginaire de la population. Un texte célèbre de Maqrîzî, souvent cité ¹⁹⁹, nous apprend que le service de mer, après la mort

de Saladin et la fin de sa politique navale, « était devenu une chose honteuse, qui était un motif d'injure. Quand on s'adressait à un homme en Égypte avec ces mots : " Hé matelot ! ", il se mettait en une grande colère ». Ce texte tardif (début du XV^e siècle), et visiblement destiné à faire contrepoint dans l'ouvrage à l'évocation des jours glorieux de la flotte sous le calife Motaouakkil, lorsqu'il la développa après le raid byzantin sur Damiette en 853, et sous Saladin à la fin du XII^e siècle (voir p. 45 et 54), intègre en fait une constante évidente de l'attitude de la population égyptienne. Elle se manifestait déjà au XI^e siècle dans les relations entre Le Caire et Alexandrie, par le rôle subordonné et le peu de considération où étaient tenus les habitants de cette dernière ²⁰⁰. Et le sultan Baybars I^{er} (1260-1277), apprenant en 1270 le désastre précité de sa flotte dans les eaux de Chypre, ne trouvait rien d'autre à dire que de bénir le ciel que son armée eût été sauvée par le sacrifice de « ces paysans et cette racaille » ²⁰¹.

Cette perception des matelots et des bateliers, jusqu'à nos jours, n'a pas changé. En témoignent les nombreux proverbes péjoratifs qui les concernent : sacripants et hâbleurs, « ils se disputent pour une corde ». « Une invitation de matelots » se dit d'une invitation faite de loin et à laquelle on n'a pas l'intention de donner suite, comme celle d'un batelier qu'on ne pourra rejoindre sur son bateau. « À la voile et aux rames » se dit de ceux qui, sans scrupule, emploient tous les moyens pour parvenir à leurs fins²⁰². Et les histoires libertines ou équivoques prennent volontiers pour sujets ces gens de médiocre moralité ²⁰³. Tout le reste du domaine culturel musulman a, peu ou prou, partagé ces appréciations fâcheuses. Même en Andalousie, où l'imprégnation maritime fut beaucoup plus vive (voir plus loin p. 64), la profession de batelier restait, à la fin du XI^e siècle, peu considérée ²⁰⁴.

On en arriva au point que la religion fut appelée à l'appui de cette attitude. N'est-ce pas une sorte de « tabou » pour les choses de la mer, et en tout cas pour leur interférence avec l'institution religieuse, qui apparaît évidente lorsque, au moment même où les Fatimides apportaient une attention particulière à l'équipement de leur flotte, au milieu du XI^e siècle, le gouverneur de Mahdia, Djaoudhar, interdisait de stocker dans la mosquée les approvisionnements et le matériel destinés à la marine²⁰⁵, mesure qui aurait été évidemment inconcevable pour ceux de l'armée de

terre lorsqu'on sait les rapports étroits que l'institution militaire a toujours entretenus, dans l'Islam, avec les lieux de culte.

À tout cela il fallait, dès lors, la sanction suprême : le jugement du Prophète lui-même. Il ne fit pas défaut. De nombreux *hadiths* nous ont rapporté ses condamnations catégoriques, et d'abord celui-ci, qui résume tous les autres : « La mer, c'est l'enfer, et c'est Satan qui règne sur les eaux. » Il faut d'ailleurs se garder de laisser sur soi la moindre gouttelette d'eau de mer au moment de paraître devant Dieu. Suivant un autre encore, « celui qui s'embarque deux fois sur mer est un Infidèle » ²⁰⁶. Transmis notamment par Ibn Hanbal (mort en 855), et ainsi revêtus de l'autorité d'un des quatre grands docteurs orthodoxes de l'Islam, à vrai dire le plus rigoriste, ces textes restent évidemment, comme la plus grande partie de la tradition, d'une authenticité très douteuse. S'ils ont été forgés tardivement, ils n'en sont que plus significatifs en témoignant de ce qu'était, à l'égard de la mer, l'attitude d'ensemble de la classe religieuse et lettrée des deux premiers siècles de l'Islam.

LES HOMMES

Il fut certainement malaisé, dans cette atmosphère, de trouver des marins. Quels furent donc ceux qui bravèrent la réprobation, et qui osèrent se lancer dans une carrière aussi décriée ?

CHRÉTIENS ET RENÉGATS

En fait la solution la plus simple, pour la société musulmane, fut de se décharger de ces tâches, pour autant que ce fût possible, sur les Chrétiens, encore majoritaires dans le *dar ol-Islâm* aux premiers temps après la conquête, et qui, au moins dans le Proche-Orient et en Espagne, y restèrent toujours nombreux ²⁰⁷. On a vu le rôle que les Coptes d'Alexandrie avaient joué dans la création de la première flotte musulmane, et même ensuite en Afrique du Nord où une colonie en avait été installée à Tunis. Cette fonction ne cessa pas. En 750, quelques années après le grand désastre que la flotte égyptienne avait subi en 746 dans les eaux de Chypre, de

nouveaux navires étaient ainsi lancés à Alexandrie un jour de grande fête chrétienne ²⁰⁸. Nous savons que pendant longtemps ce furent les Patriarches coptes eux-mêmes qui gardèrent la responsabilité d'organiser la construction des navires pour la flotte égyptienne. En 770, à la suite d'obscurcs intrigues d'un prétendant au Patriarcat, protégé du calife, le Patriarche Apa Menas et un groupe d'évêques furent forcés de travailler de leurs propres mains à l'arsenal de Fostât avec le commun des ouvriers, pendant une année entière ²⁰⁹. Mais ceci s'étendait également au service de mer. Après le raid byzantin de 853 sur Damiette le gouverneur 'Anbasa ibn Ichâq prit ainsi à l'égard des Chrétiens de cruelles mesures d'enrôlement forcé (voir plus loin p. 57). Ce n'était là que la prolongation d'une tradition remontant à l'époque du califat omayyade, où toute l'organisation et le recrutement de la marine égyptienne semblent bien avoir reposé essentiellement sur les services des Chrétiens. Une série de documents datant des années 708-711 et provenant d'Aphrodito (aujourd'hui Ichqaw), en Haute-Égypte, mentionnent constamment, même dans cette région pourtant très éloignée de la Méditerranée, la réquisition de Chrétiens pour le service de la flotte, qui devaient être « bons et expérimentés ». Certains, envoyés au Maghreb, en profitaient pour y rester, et le pouvoir s'en inquiétait ²¹⁰. Cet emploi de Chrétiens sur mer persista très tardivement. À l'époque des Croisades, dans un tout autre contexte, on voit Saladin lui-même avoir recours à des marins francs. Le Concile de Latran de 1179 se verra contraint de dénoncer ces mauvais Chrétiens qui se mettaient au service des Sarrasins pour piloter leurs navires et les assistaient dans leurs pirateries. En 1191 certains d'entre eux, sur les barques du Sultan, vinrent enlever la population d'un village de Chypre, qui fut vendue en esclavage ²¹¹.

À l'utilisation des Chrétiens vint s'ajouter celle des renégats et des nouveaux convertis, auxquels le recours fut systématique. Issus de milieux humains sur lesquels ne pesait pas l'inhibition propre à l'Islam, ceux qui étaient familiers avec les choses de la mer mirent à profit leurs talents. D'autres, qui ne les avaient sans doute pas à l'origine, y trouvèrent l'occasion d'une fructueuse carrière, dans un domaine négligé par les Musulmans de souche, et s'empressèrent d'occuper ce « créneau » favorable. Certes nous ne pouvons, pour ces « siècles obscurs », tenter des

évaluations chiffrées, comme il sera possible de le faire plus tard au temps des Barbaresques (voir p. 164) ou des Ottomans. Il est cependant évident que les renégats, dans ces premières marines musulmanes, furent nombreux, aux postes les plus humbles comme les plus élevés ²¹². En 867 déjà on voit l'un d'eux, Photios, commander la flotte de l'émir de Crète Sa'ïd ²¹³, au cœur même d'une contrée où la population musulmane était pourtant particulièrement tournée vers la mer (voir p. 64). Au début du X^e siècle ce seront deux d'entre eux, l'un et l'autre originaires de la côte méridionale de l'Asie Mineure, qui conduiront les flottes du califat à l'assaut des rivages chrétiens. Léon de Tripoli (ainsi nommé parce qu'il s'était établi dans cette ville de la côte syrienne, mais qui était né à Antalya, pépinière d'hommes de mer byzantins) ²¹⁴, conduisit notamment l'expédition de 904 qui aboutit au sac de Thessalonique. C'était un habile manœuvrier, et l'historiographie a conservé le souvenir de l'énergie dont il fit preuve, au cours d'une tempête qui avait brisé par le milieu un de ses vaisseaux, pour transférer et sauver tout l'équipage, avec les captifs et le butin qu'il transportait ²¹⁵. Damien de Tarse, gouverneur de cette ville en 896, s'était d'abord illustré en 904, dans la guerre civile qui aboutit en Egypte à la chute des Toulounides, en pénétrant, à la tête de la flotte califale, pour y détruire leur flottille, dans le bras oriental du delta du Nil, et en remontant ensuite le fleuve jusqu'à Fostât. Il conduisit ensuite une expédition navale contre Chypre, alors entre les mains des Byzantins, en 909-910, avant de mourir un peu plus tard en 913 ²¹⁶.

Peu après ce sont des Slaves (Esclavons), de ces esclaves que les Chrétiens, surtout par l'intermédiaire de marchands juifs, vendaient alors en grand nombre à l'Islam et qui s'empressaient d'adopter la foi de leurs nouveaux maîtres, qu'on voit jouer un rôle déterminant dans le développement de la marine des Fatimides ²¹⁷. C'est l'un d'eux, Çâbir, qui, en 928, commande l'escadre qui part de la côte tunisienne pour attaquer l'Apulie et prendre d'assaut Tarente, avant d'aller bloquer Naples. Il se distingue encore l'année suivante en battant la flotte grecque dans la mer Ionienne ²¹⁸. Esclavon encore l'eunuque Solaïmân, que l'on trouvait à la tête de l'expédition navale que le Mahdî 'Obaïd Allâh, le fondateur de la dynastie, avait envoyée contre l'Égypte en 919, et qui fut d'ailleurs détruite devant Rosette tandis que son chef était fait prisonnier ²¹⁹. Esclavon

également Dja'far ben 'Obaïd, dit Ço'louk (« le gueux », « le brigand »), que le Mahdî avait chargé, lors de sa fuite de Salamiyya (de Syrie) en 902, de surveiller les femmes de son harem, avant qu'il soit affranchi au Maghreb et promu chambellan, puis nommé en 924 au commandement de la flotte qui partait pour réduire la Sicile puis attaquer la Calabre et la terre d'Otrante ²²⁰. Esclavon de même Mas'oud, qui, avant de diriger la flotte contre la Calabre en 922, avait été le porte-parole du Mahdî ²²¹. Esclavon toujours Noçaïr, qui, peu avant la conquête de l'Égypte, commandait la place de Mahdia, que Obaïdallâh avait construite en 912-913 à la fois comme capitale et comme principale base maritime de la puissance fatimide ²²². Esclavon enfin, plus modestement, le maître d'équipage qui, sous le règne du même Mahdî, était chargé du recrutement pour la flotte, de la « presse » dans Zaouïla, faubourg de Mahdia (voir plus loin p. 59) ²²³. Ces Slaves au service des premiers Fatimides n'étaient que les précurseurs d'une longue lignée de leurs congénères que nous retrouverons dans les flottes musulmanes postérieures. Il y avait certes également des officiers de marine de souche arabe ou berbère, et parfois même de père en fils, dans ces flottes fatimides, mais ils ne semblent pas avoir été les plus nombreux ²²⁴. Cette prépondérance des Esclavons est d'autant plus remarquable qu'on ne constate rien d'analogue dans les armées terrestres. C'étaient bien les vieux Croyants que la mer rebutait.

Il est beaucoup moins facile, étant donné la nature des sources, toujours beaucoup plus prolixes sur l'histoire des combats que sur celle des activités pacifiques, d'évaluer dans ces dernières la part des Musulmans comparativement à celle des Chrétiens. Pour ce qui concerne le commerce maritime, il est certain que le cabotage musulman fut prospère aux hautes époques entre le Maghreb et le Machrek, le long des côtes africaines, et même le long des rives septentrionales, d'Espagne vers la Sicile et l'Orient. Il y eut également des routes transversales, méridiennes. On sait que les navires et les marchands ifrîqyens tinrent sur mer une place importante, non seulement dans la Méditerranée, mais jusque sur l'océan Indien. Et les données ne manquent pas pour attester que les relations entre ports chrétiens et musulmans étaient alors assurées, au moins partiellement, par ces derniers. En 880 des navires de commerce aghlabides transportaient ainsi de l'huile d'olive d'Ifrîqya vers la Campanie. Et le navire qui fit

naufnage vers 1025 à Serçe Limam, près de la côte ouest-anatolienne, naviguant sans doute entre les terres de Byzance et celles des Fatimides, était probablement propriété musulmane. La présence musulmane, à son bord, dans une atmosphère « mixte », était cependant nettement prépondérante ²²⁵. Mais dès le milieu du XI^e siècle la prédominance chrétienne devient quasi totale en matière de transport maritime. C'est sur des navires chrétiens que s'embarqueront, aux siècles suivants, les pèlerins musulmans du Maghreb et de l'Andalousie en route vers les Lieux Saints de l'Orient (voir p. 69 « Aventures de mer. 1 ») ; et le monopole des Pisans, des Génois, des Marseillais, des Catalans, deviendra bientôt exclusif sur les côtes maghrébines, au point que le problème de l'existence même de navires musulmans se rendant à cette époque dans les ports chrétiens doit sans doute être résolu par la négative ²²⁶. À la fin du XV^e siècle encore, à l'aube du grand essor des marines barbaresques, c'est sur des galères vénitiennes que les Mores de Badîs, sur la côte rifaine, d'après Léon l'Africain (I, p. 276), se rendaient à Alexandrie et à Beyrouth. La carence du Maghreb en matière de constructions navales de toutes sortes était d'ailleurs telle qu'elle devait être compensée par des importations de navires et barques en provenance de la Chrétienté, et particulièrement de Gênes et de Venise, qui étaient exonérées de tous droits. L'Église, qui prohibait ce commerce avec les Arabes de Syrie et d'Égypte, ne l'avait pas interdit expressément avec l'Afrique du Nord, sauf aux époques très rares où les sultans de Tunis et du Maroc, qui ne soutinrent guère les Musulmans d'Orient pendant les Croisades, se trouvèrent en guerre avec les rois d'Espagne ou de France ²²⁷. Quant à la pêche, il est également assuré qu'elle fut pratiquée activement par les Musulmans, notamment sur les côtes du Maghreb. On a pu réunir des sources nombreuses sur celle de l'Ifrîqya, notamment, au Moyen Âge, et même remarquer ses rapports, sur les côtes du Sahel, avec les *ribâts*, dont les revenus en dérivèrent largement. Mais là encore il est des indices qui ne trompent pas. C'est surtout dans les lagunes, comme celles de Tunis et de Bizerte, qu'elle semble s'être concentrée, et les pêcheries de thon de Sousse et de Sidi Daoud, sur la côte orientale, dans la seconde moitié du XV^e siècle, étaient concédées aux Génois, qui en avaient sans doute pris l'initiative en même temps qu'ils avaient fait les frais des coûteuses installations qu'elles exigeaient. De la même façon la pêche du corail, au large de La Calle et de

Tabarka, était affermée, sous les Hafçides, à des Chrétiens étrangers : Catalans, puis Génois. En 1446 un négociant de Barcelone avait même obtenu la concession de celle-ci sur la côte de toute la Tunisie. Même à Ceuta, où la pêche n'était pas considérée comme un métier vil, et où les pêcheries fixes tenaient certainement une place importante dans les ressources de la ville, on note avec intérêt qu'au milieu du XIV^e siècle le poste de gouverneur des madragues était occupé par un affranchi converti d'origine chrétienne ²²⁸. La conclusion, au total, apparaît évidente. Pas plus dans la paix que dans la guerre, les Musulmans ne furent tentés par la mer, et ne s'illustrèrent sur les eaux.

LA PAYE ET LE PARADIS

Pour attirer vers le service de mer les Musulmans de souche, le procédé le plus simple, étant donné les faiblesses de la nature humaine, était évidemment de bien payer. C'est celui qu'employèrent, lors des pulsations de la politique navale, les administrateurs avisés. Aux périodes de négligence et de désintérêt, où les marins végétaient dans la médiocrité, peu considérés et mal payés, succédaient ainsi des renversements soudains de la situation, quand se faisait sentir la nécessité d'une marine puissante. Haute paye et même distinctions sociales venaient servir d'appâts.

C'est ainsi que Saladin, en 1172, lorsqu'il voulut reconstituer une marine, commença par élever le salaire des marins, à vrai dire assez modestement, de cinq huitièmes à trois quarts de dinar, soit 20 % ²²⁹. Le cinquième calife fatimide et conquérant de l'Égypte, Al-Mo'izz, (953-975), avait assigné à ses marins une paye très élevée, qui s'échelonnait de 2 dinars pour le niveau le plus bas à 18 et même 20 dinars pour les grades les plus élevés (probablement par an, ou par saison d'opérations) ²³⁰, ce dernier chiffre étant équivalent à la solde de la garde royale et de la cavalerie lourde. Sans doute en fut-il de même en Égypte après le raid byzantin sur Damiette en 853. D'après Maqrîzî, après les mesures de fortification côtière et de construction de navires le calife Motaouakkil

« fit donner à ceux qui combattaient sur mer la même solde (*arzâq*) qu'à ceux qui combattaient sur terre [leur paye était donc auparavant inférieure]... On choisit pour la flotte des officiers experts dans le combat contre les ennemis, et aucun homme sans expérience ou sans goût pour la guerre ne fut recruté pour la marine [autre aveu de laisser-aller antérieur]. A cette époque tout le monde s'empressait pour combattre les ennemis de Dieu et maintenir cette religion [l'Islam] puissante, surtout parce que ceux qui servaient dans la marine recevaient respect et rang élevé, de telle sorte que chacun souhaitait être compté parmi eux et s'efforçait, par diverses recommandations, d'y être enrôlé en permanence ».

Ce texte a été écrit près de six siècles après les événements en question. Il ne mentionne pas ses sources, et il est contredit par ce qu'on sait de l'état général de la marine dans les années suivantes et surtout des mesures de presse qui furent prises à l'époque (voir plus loin p. 57). Une critique interne semble bien indiquer qu'il a été placé à cet endroit par erreur, ou par simple souci de composition, pour rééquilibrer un tableau du déclin de la marine sous les successeurs de Saladin, et qu'il doit en fait se rapporter à l'époque fatimide ²³¹. Quelle que soit la date réelle de ces événements, il n'en est pas moins révélateur des tentatives qui furent faites, sans doute à de nombreuses reprises et notamment au IX^e siècle également, pour rendre plus attrayant le service de mer. Il n'est d'ailleurs pas isolé. Nous savons qu'à certaines époques au IX^e siècle il y avait ainsi des marins permanents, assimilés aux volontaires qui tenaient garnison dans les marches, payés sur les revenus de ouaqfs (fondations pieuses), et que le grand juge d'Égypte veillait à leur paiement régulier en même temps qu'il organisait le recrutement des volontaires. Parmi ces revenus figurait une part de la soude du Ouadi Natron, dépression dans le désert en marge du delta, dont les marins avaient la libre disposition, pouvant soit l'exploiter directement et la vendre, soit l'affermier ²³².

Quand l'attrait des biens de ce monde ne suffisait pas, en fin de compte, il fallait bien avoir recours aux promesses de l'au-delà. S'engager sur un élément aussi détestable doit être néanmoins possible et même souhaitable si c'est pour la bonne cause. Aux combattants sur mer furent ainsi reconnus

des mérites exceptionnels, et annoncées les récompenses correspondantes. Leur promesse fut placée dans la bouche même du Prophète. Ceux qui sont atteints de nausées, comme ceux qui se noient, reçoivent la rémunération des martyrs. Une expédition de guerre sainte sur mer en vaut *dix* sur la terre. Un simple regard vers la mer est service de Dieu²³³. Aux condamnations sans équivoque de la mer, par lesquelles ils exprimaient la réprobation générale de la société musulmane pour l'élément marin, les *hadiths* associent, en un pragmatisme étonnant, la contrepartie indispensable à la bonne poursuite du *djihâd*. Les Fatimides donnèrent ainsi aux Croyants qui se lançaient sur les eaux le titre prestigieux de Ghâzi *al-Bahr* : « combattant de la foi sur mer ». Mais le fait n'était pas nouveau. Déjà à l'époque omayyade les Qoraïchites (tribu du Prophète) et les *Ançars* (ses premiers compagnons, ou leurs descendants), avaient, en nombre et tout particulièrement, tenu à signaler leur ardeur en surmontant leurs répulsions ²³⁴. Après la fondation de Tunis, en 704, aucun des plus nobles clans des Arabes qui avaient participé à la première installation en Ifrîqya ne fit défaut à la première expédition que Mousâ (voir p. 47) organisa contre la Sicile. Elle en garda le nom de « Guerre des Illustres ²³⁵ ». La foi, autant et peut-être même plus que l'or, triomphait des eaux.

LES RÔLES ET LA PRESSE

Les périodes de haute paye, cependant, ou même de soldes simplement convenables, furent certainement rares et liées à des états de crise ou d'urgence. La situation normale des matelots était celle de l'indigence. On les voit se révolter en Égypte, en 923, en même temps, il est vrai, que les troupes de terre, pour obtenir une meilleure paye²³⁶. Quant aux jouissances du Paradis, elles ne pouvaient attirer à elles seules que des êtres d'exception. La réalité quotidienne fut donc très banale, à base d'enrôlements forcés.

Il y eut ainsi, dans certains cas et à certaines époques, un service de marine obligatoire et régulier, parfois même héréditaire. Telle était la situation en Égypte à l'époque byzantine et ce système perdura dans la première période de la domination arabe avant que l'intérêt pour la marine y tombât en désuétude. S'effectuant d'abord, naturellement, aux dépens de

la partie chrétienne de la population (voir plus haut p. 51), le recrutement forcé gagna plus tard la partie musulmane ²³⁷. À Ceuta, au XIII^e siècle, « cité maritime » s'il en fut, où l'on peut supposer que tous les hommes étaient plus ou moins familiers avec les choses de la mer, il s'appliquait éventuellement à toute la population valide. Le cadi et « seigneur » Abou Hâtim al 'Azafî avait embarqué sur sa flotte, lors de l'expédition contre Algésiras en 1279, « tous les guerriers de sa ville jusqu'aux jeunes gens et aux vieux vieillards ». Une autre source affirme qu'en la même circonstance « tous les habitants de Ceuta à l'exception des femmes, des enfants et des paralytiques » ont pris part aux combats.. Cette conscription maritime n'était pas du goût de tout le monde. On nous a conservé les plaintes d'un citoyen récalcitrant : « J'étais parmi les marins-guerriers (*gozât al-bahr*). J'ai déposé plainte à Ibn Sa'îd [un grand soufi de Ceuta]. Je lui ai dit : " Je suis faible et j'ai des enfants. Je n'ai point la force d'être un marin guerrier. " [A l'époque c'était] Ibn 'Amrous le directeur des affaires de la mer. Il [le soufi] m'a dit : " Va voir Ibn 'Amrous, il regardera ton problème... " ». Finalement la demande fut refusée ²³⁸. Des esclaves, naturellement, s'ajoutaient aux effectifs pour la chiourme des galères. Ils semblent cependant, à Ceuta à la même époque, avoir été en minorité ²³⁹.

De toute façon les effectifs permanents, lorsqu'ils existaient, étaient cruellement insuffisants en période d'opérations. Ainsi dans la marine fatimide, à l'époque de la Première Croisade, ils n'étaient que de 5 000 hommes, chiffre très au-dessous de ce qui aurait été nécessaire pour les 70 galères que comptait alors théoriquement la flotte, soit (en comptant 140 rameurs et 50 ou plus marins et soldats par navire) quelque 12 000 à 15 000 hommes. La situation était naturellement bien pire encore lorsqu'il fallait reconstituer une flotte de toutes pièces, ce qui arrivait fréquemment. On vit Saladin, en 1172, faire ainsi appel à des marins venant du Maroc²⁴⁰. Dans ces périodes de crise et de construction accélérée, il ne restait plus dès lors qu'une ressource, les réquisitions subites, les rafles, dans les ports ou ailleurs. La « presse » fut en fait un mode très habituel de constitution, ou de reconstitution, des effectifs des flottes. On la signale plus ou moins en tous temps et en tous pays, du IX^e au XIII^e siècle ²⁴¹.

Il était naturel d'avoir recours, tout d'abord, aux marins des bateaux de commerce ou de pêche qui avaient l'expérience nécessaire. En 1025 les

marchands égyptiens se plaignaient de ne pouvoir trouver de marins à embaucher, parce qu'ils avaient tous été enrôlés dans la flotte militaire ²⁴². Mais cette ressource était évidemment insuffisante, le fait étant d'ailleurs à lui seul révélateur d'une carence générale d'activité maritime. Après les marins de profession, ce fut sur la population chrétienne dans son ensemble que s'exercèrent en premier lieu les mesures de contrainte. Après l'attaque byzantine contre Damiette en 853, c'est à elle que s'en prit tout d'abord le gouverneur 'Anbasa ibn Ichâq :

« C'est à cette époque que le gouverneur ordonna la construction de navires dans toutes les villes côtières, parce que les Grecs étaient venus piller Damiette... Pour cette raison on construisit de nombreux navires pour la flotte. Chaque année on réparait ceux qui étaient endommagés et on en faisait de nouveaux à la place de ceux qui avaient fait naufrage... Beaucoup d'argent était dépensé chaque année pour la flotte. Les Chrétiens étaient envoyés aux navires et on ne leur donnait pas un seul drachme pour le voyage. On les pourvoyait seulement d'une allocation de nourriture, et ils étaient forcés d'observer cette [injuste règle]. Le gouverneur agissait ainsi à cause de sa grande haine des Chrétiens. Il fit une liste de tout le pays et ordonna qu'un certain nombre d'hommes de chaque village aillent s'embarquer sur la flotte. En outre il ne les payait pas pour leur armement, mais il les inspectait, et quiconque était trouvé sans arme ou dont l'armement était incomplet, il le persécutait et lui imposait une injuste amende et l'obligeait à acheter un équipement avec lequel combattre. On prenait même des gens faibles qui n'étaient pas aptes à voyager et qui ne connaissaient pas la profession maritime ou l'art de combattre. Ainsi ces gens donnaient tout ce qu'ils possédaient à ceux qui acceptaient de voyager à leur place. Ils se plaignaient de toutes les dépenses qu'ils avaient à supporter, et dès lors, comme dès qu'ils trouvaient un moyen d'échapper à leurs obligations ils agissaient en conséquence, il [le gouverneur] finit par ordonner qu'on donnât deux dinars à chacun des Chrétiens. Mais la somme qu'on devait payer pour un remplaçant musulman s'élevait à quinze dinars. Ainsi ils désiraient la mort en raison des persécutions qu'ils subissaient. Mais Dieu le Compatissant, le Pitoyable, qui prend soin de son peuple en toutes circonstances, vit ses soupirs et ses larmes. Ainsi ces jours ne furent

pas prolongés, mais Il les raccourcit et montra sa grande pitié pour la malheureuse terre d'Égypte... Quand le roi [le Calife] apprit ce que ce gouverneur avait fait en Égypte, comment il traitait les Chrétiens et quelles oppressions ils subissaient, il envoya des ordres et écarta ce mauvais gouverneur qui avait traité les Chrétiens de cette façon. Alors il envoya un autre homme nommé Yazîd ibn 'Abdallâh. Ce nouveau gouverneur en usa bien avec le peuple et la terre d'Égypte fut convenablement guidée... Ceci arriva dans les jours de al-Motaouakkil »²⁴³.

Bien que ce texte, émanant d'une source chrétienne, exagère sans doute la charge qu'ils eurent à supporter, il est en tout cas particulièrement révélateur en ce qu'il signale que les mesures de presse affectèrent les villages de l'intérieur et des gens sans expérience maritime. En fait le recours à toute cette population chrétienne elle-même fut loin de suffire. Un écho concordant nous est apporté par un texte cette fois d'origine musulmane. C'est un document provenant du Fayyoub, donc très avant dans les terres, fragment de lettre privée conservé sur un papyrus ²⁴⁴, dans lequel le scripteur, en 854 ou 855, s'épanche également en lamentations :

« O Abou Dja'far, si seulement vous pouviez voir dans quelle confusion et quelle oppression le peuple se trouve maintenant ici. À la fois les marins et ceux qui ne sont pas marins sont enlevés au loin. Ils prennent tous ceux qu'ils peuvent atteindre. Chaque jour ils viennent de partout avec des troupes. J'implore Dieu pour Son assistance et Sa pitié... ».

Ici encore c'est toute la population indifféremment, avec ou sans traditions maritimes, qui était visée. Et ceci semble bien une particularité, fâcheuse, de la civilisation musulmane. La presse, certes, a été pratiquée plus ou moins par toutes les marines de guerre des États organisés, à partir de la populace vagabonde qu'on trouve dans les ports, chenapans variés et matelots en rupture de ban, possédant toujours, en tout cas, un minimum de familiarité avec les choses de la mer. Fût-ce ignorance des autorités, lointaines et étrangères à la vie maritime, ou simplement carence de ces

marins expérimentés que tout commandait d'utiliser, l'originalité de cette « presse musulmane » est qu'elle s'exerça aux dépens non seulement des marins mais aussi de ceux qui ne l'étaient pas.

Est-ce à dire que ces rafles spectaculaires, à tout le moins, furent réellement efficaces ? La résistance, active ou passive, des populations, les vouait fréquemment à l'échec. Peu de temps après la fondation de Mahdia (voir plus haut p. 30), lorsque le Mahdi 'Obaïdallâh chercha à enrôler dans tout son domaine des effectifs pour la grande flotte qu'il équipait, un de ses émissaires put ainsi réunir un grand nombre d'hommes, à Tunis et dans sa banlieue, et à Çafoura, qu'il entreprit de conduire à Mahdia. Mais sur la route, passant près du fort de Kasr El Hamma, le recruteur eut la mauvaise inspiration de ramasser également des habitants du lieu qui étaient allés puiser de l'eau. Leurs parents allèrent demander du secours au chef local qui sortit de sa forteresse, coupa la route au convoi et mit en fuite les cavaliers de l'escorte, dont le chef arriva chez le Mahdî sans aucune recrue. L'histoire ne dit pas comment il fut accueilli ²⁴⁵. Plus de 60 ans plus tard il n'en alla guère autrement lorsque le prince ziride Abou Fotouh Yousof, encore vassal du lointain souverain fatimide désormais installé en Égypte, chercha, en 976-977, à construire sa propre flotte dans la même Mahdia. Ses exhortations au service de mer étant demeurées infructueuses, il voulut avoir recours à la presse. Mais les hommes, dans la pieuse et riche Kairouan, restèrent cachés dans les maisons. On ne vit plus dans les rues, et au marché, que des femmes qui vaquaient à tous les besoins quotidiens, et étaient même les seules à pratiquer les enterrements en portant les cadavres ! Les recruteurs de l'émir restèrent impuissants, le Coran leur interdisant — « quelle admirable civilisation », ironise un commentateur occidental de ce texte — de pénétrer dans les demeures privées ²⁴⁶.

En admettant même que les levées aient pu réussir, on voit la qualité du matériel humain qu'on pouvait ainsi se procurer. C'était bien le ramassis de « paysans et de racaille » dont parlera Baybars.

UN BILAN : GUERRIERS ET MARINS

Quelle pouvait donc bien être l'efficacité d'une marine techniquement inférieure, mal aimée de la société, réduite à chercher ses effectifs chez des

terriens incompetents et récalcitrants ?

Remarquons tout d'abord, et c'est un indicateur non négligeable, qu'au maximum de la puissance maritime des Musulmans en Méditerranée ceux-ci ne parvinrent cependant jamais à écarter les Chrétiens de leurs côtes, qui vécurent en permanence dans la terreur de raids hostiles qui ne le cédaient en rien à ceux des pirates musulmans. Il est significatif qu'à partir de 796 les côtes du Maghreb se soient couvertes de *ribât*, sortes de couvents-forteresses où des guerriers de la foi se groupaient pour protéger de ces incursions le *dar ol-Islâm*²⁴⁷. Beaucoup d'entre eux deviendront des villes, de Sousse et Monastir à Rabat, et bien d'autres. C'est l'équivalent, *mutatis mutandis*, du perchement de l'habitat rural méditerranéen qu'on rapporte à la menace des pirates musulmans à partir du Moyen Age ²⁴⁸. La puissance maritime au total, au cours de ces siècles, et avant le succès décisif des marines chrétiennes à partir du milieu du XI^e siècle, fut, en gros, partagée entre les deux rives, et c'est avec une grande exagération que des historiens arabes ont pu parler récemment, par exemple, d'une maîtrise de la Méditerranée par la flotte fatimide ²⁴⁹.

En fait la valeur militaire de ces flottes musulmanes semble avoir été variable. Elle était certainement faible à l'époque des Croisades. Ainsi les efforts considérables de Saladin pour reconstituer sa marine en 1177-1179 furent gravement compromis par la lâcheté et l'incurie des équipages et de leurs commandants. Devant Beyrouth, en 1182, sa flotte battit en retraite sans combattre devant une flotte chrétienne qui ne la dépassait pourtant pas en nombre ²⁵⁰. En 1185 on voit éclater à Alexandrie une émeute de matelots, signe de l'indiscipline qui régnait parmi eux ²⁵¹. Le 30 décembre 1187, devant Tyr, elle se laissa totalement surprendre, par négligence et incapacité. Sur les quelques navires qui purent s'enfuir, les marins, à la première vue des bateaux chrétiens qui les poursuivaient, abandonnèrent leur bord, se jetèrent à la mer et nagèrent vers la côte ²⁵². Le chroniqueur 'Imad ad-Dîn, qui rapporte le fait, en tirait une explication :

« Cet incident montre que l'administration navale de l'Égypte n'avait pas de recrues en excès, mais qu'elle ne pouvait mettre en ligne des hommes convenables. À leur place, elle avait dû rassembler des hommes ignorants,

sans pratique ou expérience, ni aucune tradition belliqueuse, de sorte que lorsque ces hommes avaient à faire face au danger ils en étaient terrifiés, et, alors qu'il aurait été impératif d'obéir, ils désobéissaient »²⁵³.

La fin sans gloire de la marine de Saladin fut scellée par la capitulation d'Acre en 1191, où les navires furent inclus dans la reddition de la ville, sans lutter et sans chercher à forcer le blocus ²⁵⁴.

Cette médiocrité au combat n'avait cependant pas été en cause pendant la grande période de l'affrontement, antérieure aux Croisades. La valeur proprement militaire des flottes musulmanes, à cette époque, ne fut pas négligeable, du moins lorsque l'ardeur des combattants de la foi venait pallier les insuffisances nautiques. On a vu qu'il en avait été ainsi lors des premiers succès et notamment de la « Bataille des Mâts ». Entre 655 et 909 on peut ainsi compter, sur 34 engagements navals dont le résultat nous est connu par les sources, 16 victoires musulmanes pour 17 chrétiennes et une rencontre sans vainqueur marqué ²⁵⁵. L'enthousiasme initial du mouvement fatimide permit d'aboutir à des résultats analogues. À l'époque de leur grande politique navale, entre 909 et 1036, on a pu calculer également que, de 12 batailles sur mer, la flotte musulmane en gagna 6, exactement la moitié ²⁵⁶. C'était, somme toute, un équilibre honorable. Et nous savons que la flotte fatimide pratiquait des exercices réguliers. Au début des Croisades encore, une analyse détaillée de la guerre sur mer conclut que la défaite finale de la marine musulmane résulta moins de son degré d'impréparation que de l'écrasante supériorité numérique des Croisés sur mer, et de facteurs défavorables tels que l'éloignement relatif de la flotte égyptienne de la côte du Levant (il fallait deux mois, après l'annonce des opérations, pour qu'elle se mobilise et arrive sur place) ainsi que le régime estival des vents (à dominante du Nord-Est sur cette côte) qui lui était contraire ²⁵⁷.

Le tableau change cependant du tout au tout lorsqu'on envisage les qualités proprement nautiques. Soldats courageux sur mer le plus souvent, les Musulmans furent toujours de piètres marins, et ce fut sans aucun doute dans leur méconnaissance des règles élémentaires de la navigation qu'il faut chercher une des sources principales de leurs échecs. Les premiers d'entre eux à se lancer sur mer, certes, avaient une excuse : celle de

l'inexpérience. On en trouve des témoignages évidents dans les premiers temps de l'activité maritime des Arabes. Il semble bien en particulier qu'ils n'aient pas assimilé immédiatement les dangers de la Méditerranée, dus notamment à ses rythmes climatiques, à la variabilité du temps en hiver et à ses colères subites, et surtout au passage brutal du beau temps d'été à de terribles tempêtes d'automne ²⁵⁸, auxquelles les galères, vaisseaux longs toujours susceptibles de se briser par le milieu, étaient particulièrement vulnérables. Originaires d'une contrée nettement plus méridionale, où la saison pluvieuse est beaucoup plus courte, ils comprenaient difficilement que des risques sérieux pussent apparaître dès septembre et octobre, mois où se développent déjà de redoutables ouragans. Ainsi en 703, une flotte égyptienne arrivée à Tunis se lança contre la Sicile alors que la saison était déjà trop avancée, et cela malgré les avertissements du gouverneur local Mousâ, évidemment alerté par les populations autochtones. Une grande partie des navires fut détruite au retour avec le butin qu'ils transportaient ²⁵⁹. En 710, même désastre à la fin d'une expédition en Sardaigne ²⁶⁰. En 718, sort identique pour la flotte musulmane rentrant de l'attaque de Constantinople ²⁶¹. En 727 encore la flotte qui revenait d'une campagne sur les côtes siciliennes fut anéantie par les premières tempêtes d'automne. L'émir de Kairouan, Obaïdah ben Abd-al-Rahmân, se mit en rage et fit enchaîner l'amiral, qui était réchappé, tenu pour responsable, qu'il fit ensuite fouetter chaque semaine, juché sur un âne qu'on promenait dans les rues de la ville ²⁶². Pendant toute cette première période des tentatives maritimes à partir de Tunis les résultats restèrent très médiocres. Les désastres répétés des flottes ne plaident pas en faveur de l'expérience et de l'habileté des capitaines ou des pilotes. Avec 180 navires on ne pouvait réussir à maintenir une base permanente sur les rivages de la grande île. Les expéditions de toute cette phase paraissent sans plan et sans largeur de vues, comme de simples raids de pillards sans même une véritable atmosphère héroïque ²⁶³.

C'étaient là, cependant, des défauts de jeunesse, que l'expérience aurait dû progressivement permettre de surmonter. En fait il n'en fut rien. Tout au long de ces siècles se succédèrent les désastres, au point qu'un historien de cette guerre navale a pu estimer que les pertes dues aux naufrages avaient été, pendant toute cette période, quatre fois plus importantes pour les

marines musulmanes que pour les marines chrétiennes ²⁶⁴. La liste, en effet, est longue, et fastidieuse. On voit les flottes des Aghlabides totalement détruites par les tempêtes en 831, en 845, en 849 (devant Rome), en 900. En 812, sur les 107 navires partis razzier la Sardaigne, 7 seulement furent épargnés ²⁶⁵. La flotte fatimide, de même, fut dispersée deux fois par le mauvais temps en 956-957 ²⁶⁶. Elle subissait à nouveau un désastre, cette fois presque total, le 24 septembre 958, au large de Palerme²⁶⁷. Ce n'était pas un meilleur sort qu'avaient connu en 914 les navires qu'Ibn Khorob, le gouverneur alors indépendant de Sicile, avait lancés contre Reggio ²⁶⁸. En janvier 1025 une flotte ziride de 400 navires, imprudemment risquée en plein hiver dans une circumnavigation du Sud-Est de la Sicile pour contrecarrer une offensive byzantine, fut complètement détruite par la tempête au large de Pantellaria ²⁶⁹. En 1052 encore celle qu'Al-Mo'izz envoyait au secours des Siciliens attaqués par les Normands fut anéantie par le mauvais temps hivernal ²⁷⁰, et cet événement fut capital pour expliquer la conquête de l'île par ces derniers. La situation n'était pas différente dans le bassin oriental de la Méditerranée. La flotte abbasside y avait été détruite en 842 ²⁷¹. En 996 la flotte des Fatimides d'Égypte se perdit sur les rochers de la côte syrienne ²⁷². En 1105, au cours de ses dernières opérations contre les Croisés, elle sera détruite par une tempête, et subira encore de graves pertes de ce fait en 1110 et 1123 ²⁷³. À plus forte raison en fut-il de même dans l'Atlantique. Lorsque la flotte omayyade construite à Séville en 878 s'y risqua, en 878-879, au large de la Galice, pour protéger l'Andalousie musulmane des invasions normandes, bien peu de ses navires parvinrent à rentrer au port ²⁷⁴. L'intervention des souverains et des hommes de guerre terrestres, qui conservaient presque toujours la conduite des opérations combinées, ne simplifiait pas les choses. En 1016 la flotte de Moudjahid, l'un des premiers Reyes de *Taifas* andalous, qui avait attaqué la Sardaigne, fut détruite parce que le prince, malgré l'avis de son amiral, avait cherché refuge contre le mauvais temps dans un port trop étroit de l'île. Sa flotte fut disloquée, ses navires échoués furent détruits ou capturés isolément par les Chrétiens (Pisans). Lui-même en réchappa mais son fils resta captif ²⁷⁵.

Cette succession de désastres montre que l'action maritime militaire des Musulmans, pendant toute la période de leurs offensives victorieuses vers

le Nord, n'a pu en fait être poursuivie qu'au prix d'efforts financiers et humains démesurés par rapport au résultat obtenu. Ces navires sans cesse détruits et reconstruits coûtaient cher. Il fallut toute la richesse des pays musulmans de l'époque classique, très supérieure à celle de l'Occident chrétien de l'époque, pour assurer ces dépenses. Dans la lutte sans merci qui se déroulait, ce fut, pour l'Islam, un grave élément de faiblesse. Baybars encore, esprit lucide s'il en est, était bien conscient de cette infériorité intrinsèque. Dans une lettre au roi de Chypre en 1270, déjà citée (p. 49), faisant l'éloge des actions de la cavalerie, il reconnaissait la supériorité franque sur la mer : « [Pour] vous, vos chevaux sont [vos] navires, tandis que [pour] nous nos navires sont [nos] chevaux » (c'est-à-dire : vous êtes forts sur mer, mais notre puissance est sur terre et sur le dos de nos chevaux) ²⁷⁶.

Ce n'est pas une constatation différente que faisait un autre observateur pénétrant, chrétien celui-là, Froissart, lorsqu'il écrivait pour l'année 1390, à propos de l'expédition chrétienne sur les côtes tunisiennes, que

« Sarrasins ne sont point puissants sur mer de galées ni de vaisseaux, ainsi que sont Gennevois et Vénitiens. Et quant Sarrasins courent par mer ce n'est rien, fors en happant et en larcin, ni ils ne savent attendre chrétiens, si ils ne sont grandement au dessus d'eux, car une galée armée de chrétiens en déconfirait quatre de Sarrasins »²⁷⁷.

Et Raymond Lulle, dès 1305, dans son *Liber de fine*, en cataloguant, dans une perspective renouvelée de Croisade, les douze domaines où les Chrétiens avaient, dans l'art de la guerre, la supériorité sur les Musulmans, y rangeait « la mer, puisque les Chrétiens peuvent posséder la mer contre les Sarrasins, et non l'inverse, comme l'on sait²⁷⁸ ».

La conclusion paraît claire. La société musulmane, au long de ces siècles, n'a pas, dans sa masse, sécrété de véritables marins, engendré de vocations d'hommes de mer. Il y eut, naturellement, des exceptions, qui purent être brillantes, Asad al-Forât et bien d'autres, qu'une foi intrépide entraîna sur les eaux. Elles restèrent essentiellement individuelles, et sans

lendemain.

UNE ANOMALIE ANDALOUSE?

Il est une d'elles, cependant, qui prit valeur régionale, semble témoigner d'un enracinement manifeste, et mérite un examen spécifique. Ce fut celle de l'Espagne musulmane [279](#), cette *al-Andalous* qui d'ailleurs, dans le monde islamique, s'est singularisée sur tant de points [280](#).

Les débuts, cependant, ne furent pas prometteurs. Pendant le siècle qui suivit la conquête, on ne trouve aucune trace d'activité maritime, guerrière ou même pacifique. Le pouvoir établi d'al-Andalous, à ses débuts, se détourna de la mer, et les nouveaux venus, installés dans les régions intérieures, négligèrent systématiquement le littoral, où ne semble avoir guère subsisté qu'une vie maritime autochtone tournée essentiellement vers la pêche. C'est en 798 seulement que sont signalés les premiers raids de pirates andalous contre les Baléares, et il faut attendre le IX^e siècle pour voir apparaître les marins de Pechina (Bajjâna), près d'Almeria, à une date d'ailleurs imprécise (ils ne sont mentionnés qu'à la fin du siècle, au moment où leur communauté, sans nul doute nettement antérieure, devient un interlocuteur reconnu du pouvoir central de Cordoue). L'activité des premiers pirates, d'ailleurs, resta très marginale, sans doute le fait de rebelles originaires d'une région mal contrôlée par l'autorité califale [281](#). C'est d'un milieu de convertis (*mooualladoun*) de Cordoue, chassés par le calife Hakam I^{er} (796-822), et qui avaient plus ou moins aggloméré autour d'eux des marins sans doute de même origine, que sortirent les Andalous qui, après s'être établis à Alexandrie peut-être dès 798 mais surtout en 818-819 [282](#), réussirent à faire autour de 824 la conquête de la Crète [283](#) qu'ils devaient occuper jusqu'en 961, et d'où ils multiplièrent les raids en mer Égée pendant toute cette période [284](#). Ces premiers pirates andalous étaient d'ailleurs profondément atypiques. Jardiniers habiles (une partie d'entre ces expulsés se dirigèrent vers Fès, alors naissante, où ils contribuèrent de façon décisive au développement de la ville), soucieux d'installation prospère dans les terres dont ils s'emparaient et où ils respectaient les populations chrétiennes soumises, ils font déjà figure d'exception parmi les marins musulmans. Un auteur byzantin de l'époque avait remarqué « la

haute moralité » de leurs équipages ²⁸⁵. L'expansion spontanée des marins andalous se développa en des points très divers pendant tout le IX^e siècle, en particulier sur les côtes du Maghreb, à Ténès où ils s'installent en 875-876, à Oran qu'ils fondent en 902-903 comme débouché maritime de Tlemcen, et, sur l'Atlantique, à Arzila (au Sud du cap Spartel), où ils s'étaient établis à partir de 858 ²⁸⁶.

En fait dès le milieu du IX^e siècle était apparu, en 844, l'intérêt du pouvoir omayyade pour la mer, avec de hautes soldes payées aux marins à Séville, en réaction contre le danger des attaques normandes ²⁸⁷ mais il semble être resté sans lendemain. L'épisode décisif se situa un siècle plus tard seulement, avec le renouveau de cette flotte en 932 sous 'Abd al-Rahmân III, pour des raisons cette fois internes au monde musulman (croissance de la puissance navale fatimide et nécessité de maintenir l'influence du califat de Cordoue en Afrique ²⁸⁸). L'essor des ports d'Almeria, Pechina, Malaga, mais aussi de Tortosa, et de Silves dans l'Algarve, est alors spectaculaire. 'Abd al-Rahmân y rassemble des flottes comptant jusqu'à 200 unités, et certainement aussi des gens de mer venant de tous côtés, notamment du Levant. Mais surtout on voit, pour la première fois, les forces navales accéder au premier rang dans les préoccupations du pouvoir. La haute importance donnée à la flotte est marquée par le fait que son chef est, avec le général commandant à Saragosse et le cadi de Cordoue, l'un des trois principaux personnages du califat. Un texte va même jusqu'à dire qu'« il partage le pouvoir avec le Calife. L'un gouverne sur terre, l'autre sur mer ²⁸⁹ ». Ce développement n'est pas sans poser problème ²⁹⁰. Il ne peut à la vérité se comprendre que s'il y avait déjà en al-Andalous des bases substantielles d'activité maritime, une « matière humaine » que l'autorité du calife se borna à enrôler et à organiser. Et de fait il y a dès cette époque des indices de l'existence de nombreux navires de commerce espagnols, qui poussent jusqu'en Égypte. En 955 c'est l'un d'entre eux, allant à Alexandrie, qui sera chargé d'une mission diplomatique pour prévenir une guerre omayyade-fatimide ²⁹¹. L'activité des marins andalous apparaît intense au x^e siècle sur toutes les côtes du Maghreb, jusqu'à Salé sur l'Atlantique ²⁹².

Cette orientation ne cessa pas. C'est aux XI^e-XII^e siècles que va se situer l'apogée de la vie maritime d'al-Andalous. À l'époque des Reyes de Taifas

qui succèdent au califat de Cordoue après son éclatement à partir de 1009, l'intérêt pour la mer des divers princes et principicules qui se partagent l'Espagne musulmane sera constant. Il le sera particulièrement chez les émirs de Denia, dans le Levant, qui prendront le contrôle des Baléares en 1015, et qui fonderont sur lui la fortune de leur ville ; mais aussi chez les Hammadides qui établissent leur pouvoir sur Malaga et Ceuta ; et chez les Abbadides de Séville ²⁹³. Et l'on verra même au milieu du siècle les gens de Cordoue faire appel comme calife à « un pirate », qui joignait à vrai dire « à ses qualités nautiques le goût des belles-lettres ²⁹⁴ ». Dès avant l'expansion almoravide, les navigations des Espagnols continuent à cette époque à s'étendre largement vers le Sud sur les côtes marocaines²⁹⁵, tandis que leurs navires fréquentent toujours en nombre les côtes méditerranéennes du Maghreb et celles de la Sicile. Les Almoravides ²⁹⁶, nomades sahariens qui n'avaient pas à l'origine de politique navale, et dont les réactions sur mer semblent dans l'ensemble avoir été lentes ²⁹⁷, n'en eurent pas moins largement recours aux marins andalous, en confiant notamment de façon héréditaire la direction de leur flotte aux chefs du clan des Banou Maïmoun, originaires de Denia. Cette marine almoravide atteignait un haut niveau de puissance qui impressionna le rédacteur de la version d'Oxford de la *Chanson de Roland*²⁹⁸. Les Almohades surtout²⁹⁹, depuis 'Abd al-Mo'min (1130-1163), qui, originaire de Honaïn sur la côte algérienne, était certainement familier des choses de la mer, firent de la marine une composante essentielle de leur puissance militaire, intégrant même une éducation maritime à la formation de leurs soldats et officiers au point de construire pour cela un bassin artificiel à Marrakech ³⁰⁰, et créèrent une organisation territoriale maritime, avec centres à Ceuta, Séville et Al-Mamo'ra (à l'embouchure du Sébou) ³⁰¹. La création de cette dernière agglomération, à proximité des grandes réserves forestières rifaines, en même temps que la fondation « officielle » de la ville de Rabat, jusque-là simple camp militaire, à l'embouchure du Bou Regreg, au lendemain de la victoire d'Alarcos en 1195, témoignent d'une vision stratégique où la mer tenait une place essentielle³⁰². D'après Ibn Khaldoun,

« Les Almohades organisèrent leur flotte à la perfection et sur une grande échelle. Leur amiral... accomplit de hauts faits mémorables. À cette

époque la flotte musulmane avait atteint, en quantité et en qualité, un degré insurpassé auparavant ou depuis » [303](#).

En fait, pendant les trois siècles et demi qui vont du premier tiers du x^e siècle à la fin de l'Empire Almohade, l'intérêt des pouvoirs andalous pour la mer s'était soutenu avec une remarquable constance, une continuité unique dans le monde musulman, aussi bien dans l'enrôlement régulier des gens de mer que dans l'organisation des arsenaux et des ports, la défense systématique du littoral, et l'administration des affaires maritimes [304](#). La marque la plus évidente de cette originalité est à chercher dans l'influence persistante de ces marins d'Espagne sur l'Orient musulman. On a vu (p. 57) que Saladin faisait appel à des matelots d'Occident. Au XII^e siècle des charpentiers siciliens, peut-être chrétiens, étaient déjà engagés par les Egyptiens. Mais à la même époque ceux-ci achetaient des navires construits par les artisans d'al-Andalous, parce que ces derniers savaient en construire de particulièrement grands. En 1116-1117 c'est un Andalou qui fut de même chargé en Egypte de renflouer un navire coulé, et c'était, semble-t-il, une de leurs spécialités [305](#).

Cette supériorité technique correspondait à un enracinement évident de ces activités maritimes dans la société « civile ». Le commerce de mer semble avoir connu une prospérité considérable, dont Idrîsî nous a conservé un témoignage détaillé [306](#). Remarquable est à cette époque l'amplification des travaux de droit maritime, qui, sur des bases issues à l'origine de l'Égypte et de l'Ifrîqya aghlabide [307](#), se multiplient en Andalousie à partir du XI^e siècle, au point de comporter, outre un très grand nombre de consultations se rapportant aux affaires maritimes incluses dans des recueils juridiques généraux, des traités spécialisés, tels que le « Livre de la location des navires » (*Akriyat al-sofon*) d'Ibn Abî Firâs et d'autres ouvrages perdus [308](#). De même les métiers de la mer semblent avoir fait l'objet en Andalousie d'une valorisation significative et tout à fait exceptionnelle en Islam. À partir du XI^e siècle, même si l'on voit encore une femme « pieuse », s'apercevant qu'elle est liée à une famille de pirate, chercher à divorcer pour sortir de son état de péché, apparaissent des *fatouas* qui institutionnalisent la piraterie comme une activité licite [309](#). Le

métier de batelier semble avoir été encore décrié à Séville au XII^e siècle, mais de nombreux personnages du monde intellectuel ou religieux, notamment à Ceuta ou à Badîs sur la côte rifaine, gagnaient leur vie en pratiquant la pêche³¹⁰ ; et Ibn Abdoun, dès la fin du XI^e siècle, à Séville, plaçait le métier de calfat, art essentiel pour la construction et la maintenance des navires, au niveau d'honorabilité de ceux de notaire ou de cadi ³¹¹. Les hommes de pouvoir, enfin, figurent en nombre parmi les armateurs de navires de commerce ³¹². Dans cette Andalousie finissante, qui jette ses derniers feux, les gens de mer, guerriers ou marchands, prennent désormais rang dans les classes les plus élevées de la société. Dynasties et clans d'amiraux y sont des acteurs essentiels de la vie politique ³¹³.

Mais qui donc étaient ces marins andalous ? Et pourquoi cette spécificité de l'Espagne musulmane ? La réponse ne fait pas de doute. Ce fut, passé le traumatisme de la conquête, une résurgence indigène. Parmi ces amiraux et ces grands marchands, comme parmi les vulgaires pirates et les modestes pêcheurs d'al-Andalous, la part des *mooualladoun* (convertis et descendants de convertis) fut essentielle, et celle des Mozarabes (Chrétiens) ne fut pas négligeable. On les retrouve à chaque pas ³¹⁴ : aux origines de la base de Pechina comme à celles de l'arsenal de Séville ; dans la marine des Omayyades comme dans celle des Almohades ; de Lisbonne aux côtes du Levant en passant par l'Algarve et Almeria. Les corsaires qui établirent une tête de pont à *Fraxinetum* sur la côte provençale vers 891-894, et s'y maintinrent près de 80 ans, étaient des Andalous, *mooualladoun* ou peut-être même Mozarabes, dépendants du calife de Cordoue ³¹⁵. Partout sur ces rivages de l'Espagne musulmane on trouve des communautés chrétiennes qui semblent avoir vécu en étroite symbiose avec les convertis. À Chantmariyya al-Gharb (Faro, dans l'Algarve) un pèlerinage commun à la Vierge réunissait pêcheurs mozarabes, convertis et musulmans ³¹⁶. À Pechina, la construction de l'enceinte fut l'occasion de doter l'une des portes de la ville d'une statue de la Vierge³¹⁷. Ces groupements de *mooualladoun* faisaient preuve d'une remarquable cohésion qui leur permettait de jouer un rôle politique majeur ³¹⁸. Entre convertis et Mozarabes la complicité était évidente, et les « allées et venues » n'étaient pas inconnues. On voit ainsi au début du X^e siècle le rebelle Ibn

Hafçoun, qui fit trembler le califat, dans la région à l'Est d'Algésiras, revenir au Christianisme ³¹⁹ en même temps qu'il s'appuie sur les populations de la côte. D'autres éléments non musulmans, ou convertis de fraîche date, prirent leur part. On vit des Juifs participer occasionnellement à ces activités maritimes ³²⁰. Les Esclavons, surtout, furent particulièrement nombreux, à Denia comme à Almeria, où le palais de l'émir esclavon, au XII^e siècle, était dans l'arsenal ³²¹. C'est à tous ces gens, nouveaux convertis ou Chrétiens, qu'est incontestablement due l'intensité exceptionnelle de la vie maritime dans l'Andalousie. Elle est un de ces nombreux traits culturels qui en firent, pendant les siècles de domination musulmane eux-mêmes, une « Europe » avant la lettre ³²².

C'est au XIII^e siècle seulement, avec l'effondrement de la puissance almohade et l'avancée décisive de la *Reconquista*, qu'on voit décliner cette activité maritime dans l'Andalousie musulmane, qui sera faible dans le royaume nasride de Grenade ³²³, tandis que s'affirme sur les côtes du Maghreb la prépondérance des marins chrétiens : Pisans, qui, signalés à Salé dès 1160, vont en 1253 jusqu'à Safi ³²⁴ ; Génois, qu'un parti almohade emploiera à Salé en 1232-1235, et qui y prendront bientôt tant d'importance que la ville tombera temporairement entre leurs mains en 1260³²⁵ ; Catalans surtout enfin, qui apparaissent également dès 1230 au large de Salé comme pirates et dont la prééminence sur toutes les côtes maghrébines, et particulièrement de l'Ifrîqya, sera éclatante pendant les XIII^e-XIV^e siècles non seulement par la course mais également dans les activités commerciales et même dans la location de navires chrétiens aux sultans maghrébins ³²⁶. La « république » des Azafides de Ceuta, tout orientée vers la mer, mais ballottée entre des périodes d'indépendance éphémère et les mainmises des Almohades, des Mérinides ou des Nasrides ³²⁷, sera impuissante à concurrencer les grandes cités maritimes italiennes ou le pouvoir aragonais. C'est à cette époque seulement que s'accroît le décalage technologique avec les navires chrétiens, marqué par le recours des gens de Ceuta aux Génois et aux Catalans pour conserver leur rang naval ³²⁸. Dès le XI^e siècle l'habitude se prend de voyager régulièrement sur des navires chrétiens, notamment pour le pèlerinage, bien que le procédé soit encore jugé à éviter si c'est possible, et c'est en vain que les pieux Almohades chercheront un siècle plus tard à interdire cette pratique ³²⁹. Au

XV^e siècle des *fatouas* viendront la légitimer formellement ³³⁰.

Tout, d'ailleurs, ne sera pas effacé. De cette orientation maritime, de cette absence de répulsion, à tout le moins, sortira au début du XVII^e siècle l'activité des Hornacheros et autres Morisques espagnols, décisive pour la genèse de la course de Salé (voir p. 169), qu'on ne peut comprendre sans cette tradition. Les Européens musulmans exilés en Afrique y transporteront une attitude envers la mer qui ne devait rien à l'Islam. Dans « l'aventure maritime des Barbaresques » (voir [chapitre IV](#)), le substrat andalou, avant l'apport des nouveaux renégats, sera déterminant.

Cette attitude restera isolée. Pour l'Islam dans sa masse, et dans son cœur géographique, la Méditerranée fut bien « le trône de Satan ». Que pouvait-on, d'ailleurs, attendre d'autre, d'une mer qui choisissait particulièrement, pour déchaîner son tumulte, la nuit précédant le vendredi, jour sacré des Musulmans³³¹? Les noms mêmes qu'on lui donnait l'indiquent sans équivoque. À celui, géographiquement le plus précis dès l'origine, de *bahr ach-Châm* (« mer de Syrie-Palestine »), on substitua vite celui de *bahr ar-Rom* (« mer des Rom »), du mot désignant d'abord les Grecs de Byzance, héritiers de Rome, et pris au sens générique d'« infidèles », qui soulignait bien qu'il s'agissait là d'un espace extérieur et hostile ; ou encore celui de *bahr al-Maghrib* (« mer du Maghreb, de l'Ouest »), avec la connotation qui s'y attachait de domaine marginal, non entièrement possédé, où l'Islam n'était pas réellement chez lui ³³². Aux siècles mêmes de sa puissance et de son éclat, celui-ci avait conscience d'y rester un étranger.

AVENTURES DE MER. 1 : LE PÈLERINAGE D'IBN DJOBAÏR

Grenade, en 1182, était sans doute la ville la plus importante et la plus riche de l'Espagne du Sud, partie intégrante à cette époque du royaume des Almohades, dynastie nord-africaine dont le pouvoir s'étendait en outre sur la totalité du Maghreb. Un jour de cette année, nous ignorons lequel, le gouverneur de la cité, qui était alors le prince Abou Sa'ïd ben Osmân ibn 'Abd al-Mo'min, fit appeler son secrétaire, un certain Abou l-Hosaïn

Mohammad ben Ahmad ibn Djobaïr al-Kinâni. C'était un Arabe de souche, issu d'une bonne famille de Valence venue en Espagne dès 740, peu après la conquête ; il avait la réputation d'être un homme pieux et lettré. Nous ne savons pas quelle tâche le gouverneur avait l'intention de lui confier, mais lorsque Ibn Djobaïr se présenta devant son maître, celui-ci, qui était en pleines libations et sans doute légèrement éméché, offrit à son serviteur une coupe de vin. Notre homme s'excusa de ne pouvoir accepter, et plaida que jamais auparavant il n'avait trempé ses lèvres dans un tel breuvage. Le gouverneur, échauffé par la boisson et désireux de remédier à une carence aussi étrange, s'emporta, et, avec des gestes et sur un ton qui ne prêtaient pas à discussion, s'écria : « Puisqu'il en est ainsi, par Dieu, tu en boiras sept coupes ». Et le malheureux secrétaire, tout tremblant, dut avaler cette forte dose du liquide interdit. Bientôt revenu au calme, le prince se repentit de sa mauvaise action, et, désireux de la réparer, fit remplir les sept coupes, désormais vides, de pièces d'or qu'il fit donner en dédommagement à son secrétaire. Celui-ci, qui caressait depuis longtemps le projet de faire le pèlerinage de La Mecque, décida de consacrer la somme à ses frais de voyage.

Vraie ou fausse, telle est du moins l'anecdote rapportée par un historien du XIV^e siècle, Ibn al-Khatîb (1313-1374), dans son *Ihâta fî ta'rîkh Gharnâta*, « Histoire de Grenade », qui contient la biographie de ses personnages célèbres, au premier rang desquels devait figurer Ibn Djobaïr. L'événement passe pour avoir été à l'origine d'une des œuvres les plus remarquables de la littérature arabe, d'Espagne et d'ailleurs. Le récit du pèlerinage d'Ibn Djobaïr inaugure en effet dans celle-ci un genre nouveau, celui du récit de voyage aux lieux saints, la *rihla*, qui ne cessera plus après lui d'être pratiqué, mais qui à l'époque constituait une nouveauté. La *rihla* est ainsi une relation circonstanciée d'un voyage ayant pour but *premier* le pèlerinage canonique à La Mecque. Il y avait déjà eu des récits de voyage dans la littérature arabe. Mais c'était la première fois qu'était composé un récit de pèlerinage en tant que tel, et il y en a eu beaucoup d'autres, œuvres surtout de Maghrébins pour qui ce lointain déplacement faisait toujours figure d'aventure redoutable ³³³. La relation d'Ibn Djobaïr est restée un des chefs-d'œuvre du genre ³³⁴.

L'auteur, de fait, était un homme de mérite. Sa réputation, due non

seulement à son journal de pèlerinage mais encore à son œuvre poétique, est restée grande en Andalousie. Ibn al-Khatîb le dépeint comme « un homme d'une doctrine claire, un poète illustre pardessus tous les autres, profond par le raisonnement, d'esprit généreux, et d'un noble caractère et d'une conduite exemplaire. C'était un homme d'une bonté remarquable et sa piété renforçait la véracité de ses travaux... Sa correspondance avec les lettrés de son temps révèle ses mérites et son excellence, sa supériorité dans la poésie, son originalité dans la prose rythmée, et sa facilité et son élégance dans la prose ordinaire. Sa réputation était immense, ses bienfaits furent nombreux, et sa renommée étendue ; et l'incomparable histoire de son voyage est partout reproduite. La pitié de Dieu soit sur lui [335](#) ». À ce portrait flatteur la critique européenne d'aujourd'hui pourrait ajouter d'autres qualités. Ibn Djobaïr était un observateur perspicace, précis, en même temps que vivant dans ses descriptions, et son texte constitue un document essentiel pour la vie maritime en Méditerranée à l'époque des Croisades [336](#). Ceci pouvait être attendu d'un lettré de cette qualité. Mais c'était aussi un homme de jugement sûr, modéré, dont les commentaires sur les Chrétiens de Syrie et de Sicile, en dépit des malédictions assez conventionnelles dont son texte est émaillé, restent d'une objectivité assez rare. C'est un représentant typique d'une intelligentsia éclairée et éloignée, malgré sa piété, de tout fanatisme, comme l'Espagne musulmane en a d'ailleurs beaucoup produit.

Ayant donc obtenu la permission de son maître, Ibn Djobaïr quitte ainsi Grenade le 3 février 1183, avec pour compagnon de route un autre pèlerin, un médecin de Grenade nommé Abou Dja'far Ahmad ibn Hassan. Le premier problème était d'avoir un navire pour s'embarquer vers l'Orient. Faute de le trouver aisément sur la côte andalouse, nos pèlerins iront le chercher à Ceuta, sur la côte africaine de l'Empire Almohade, où ils arrivent le 23 février. Et dès le lendemain 24 ils y prennent place sur un navire génois qui fait route vers Alexandrie. Ibn Djobaïr va commencer son voyage, et nous verrons que ce n'est qu'un début, sur un bateau chrétien. On notera également, comme digne de remarque, qu'ils trouvent dans le port un de ces navires tout prêt à partir. Peut-être ne s'agit-il que d'une coïncidence ? Le fait n'en est pas moins significatif d'une forte densité de trafic maritime chrétien.

Le voyage est d'abord rapide. Le 3 mars les navigateurs perdent de vue la côte andalouse, qu'ils ont tout d'abord longée, et piquent en pleine mer, passant du 4 au 6 mars au large des Baléares, et atteignant le 8 les côtes de Sardaigne, où ils essuient un coup de vent qui les contraint de rester au large jusqu'au lendemain. Ils y ont connaissance d'un autre navire chrétien, qui passe tout près d'eux et qui se révèle être en route de Carthagène (sur la côte espagnole) vers la Sicile. Le 9 ils peuvent enfin faire escale, pour se ravitailler, au cap Saint-Marc sur la côte occidentale de la Sardaigne. Un des passagers musulmans du navire, « qui parlait le langage des Chrétiens », débarque, et voit un groupe de 80 prisonniers musulmans, hommes et femmes, qu'on vend comme esclaves au marché : « L'ennemi — Dieu puisse le détruire — venait juste de revenir avec eux d'une expédition sur les côtes des pays musulmans ». La Méditerranée occidentale est à cette époque totalement entre les mains des Chrétiens. Les Normands de Sicile, au milieu du XII^e siècle, se sont même établis pendant plusieurs années (1146-1159) en plusieurs points de la côte orientale du Maghreb, depuis Tunis jusqu'à Tripoli. Ils n'ont pu s'y maintenir et l'Afrique du Nord a été intégralement conquise par les Almohades. Mais la maîtrise de la mer reste aux Chrétiens.

Nos navigateurs vont quitter le port, par vent favorable, le 13 mars au soir, et laissent derrière eux deux jours plus tard les côtes de Sardaigne, en route vers la Sicile. Mais ils vont essuyer, au matin du 16, une nouvelle et forte tempête :

« De bonne heure dans la nuit [du mercredi 16], le vent souffla sur nous avec violence, mettant la mer en turbulence, apportant de la pluie et la poussant avec une telle force que c'était comme une douche de flèches. L'affaire devint sérieuse et notre détresse augmentait. Des vagues comme des montagnes venaient sur nous de tous côtés. Ainsi passâmes-nous la nuit, pleins de désespoir, mais espérant encore quelque répit au matin pour éclaircir un peu de ce qui était tombé sur nous. Mais le jour vint avec une menace et une angoisse qui ne faisaient que croître. La mer faisait de plus en plus rage, l'horizon s'assombrissait et le vent et la pluie faisaient tant de tumulte que les voiles du navire ne purent y résister et qu'on dut avoir

recours à de petites voiles. Mais le vent attrapa l'une d'entre elles et la tordit, et brisa la barre à laquelle les voiles sont fixées et qu'ils appellent *qariyah*. Le désespoir alors envahit nos esprits et les mains des Musulmans se levaient en supplication au Dieu Grand et Glorieux. Nous restâmes tout le jour en cette situation, et ce fut seulement après la nuit tombée que vint une rémission, de sorte que nous nous déplaçons avec grande rapidité sous des mâts dénudés et que nous arrivâmes ce jour-là en face de la Sicile. Nous passâmes cette nuit [la nuit du jeudi], oscillant entre l'espoir et le désespoir, mais, à la naissance du jour, Dieu répandit sa pitié, de sorte que les nuages se dispersèrent, le vent tomba, le soleil brilla et la mer devint calme. Les hommes se réjouirent, la convivialité revint et le désespoir disparut. Louange à Dieu qui nous montra la grandeur de Son pouvoir et nous rétablit par Sa gracieuse pitié et Sa bienveillante compassion. Louange à Lui en retour pour Sa grâce et Sa faveur. Au matin de ce jour (du jeudi) la côte de Sicile nous apparut, et nous en avions déjà passé la plus grande partie, et il n'en restait que peu. Les capitaines de mer Roumis qui étaient présents, et les Musulmans qui avaient déjà l'expérience des voyages et des tempêtes de mer, tous furent d'accord qu'ils n'avaient jamais de leur vie vu une telle tempête. Sa description en diminue la réalité ».

Ce récit ne va pas, sans doute, sans quelque exagération. Il n'en est pas moins instructif par cela même, et par ce qu'il révèle chez Ibn Djobaïr d'une profonde ignorance des choses maritimes. Certes il a enduré un fort coup de vent, mais qui n'a rien que de très banal en Méditerranée en cette saison, qui n'a duré au total qu'une journée et n'a pratiquement pas dévié le navire de sa route. S'imaginer qu'il s'agissait d'une tempête exceptionnelle, de « jamais vu », est une réaction normale de terrien lors d'un premier voyage en mer, et le consensus qu'il invoque à ce sujet, chez les marins chrétiens et les voyageurs musulmans ayant déjà navigué, paraît inacceptable, d'autant plus qu'il ne connaissait les réactions des premiers que par traducteurs interposés. La manœuvre, d'ailleurs, a été tout à fait classique : fuir devant la tempête du Nord-Ouest, et c'était de toute façon la direction normale du navire, sous petites voiles ; et l'insistance à évoquer, comme étranges, « les mâts dénudés » est tout à fait hors de propos. Une vergue qui casse, dans la marine à voiles, cela n'a non plus rien

d'extraordinaire. Remarquons à ce sujet que notre pèlerin ne connaît pas de mot arabe pour désigner la vergue, et que ses compagnons musulmans plus expérimentés (?) n'en connaissent pas davantage. Le terme de *qariyah* qu'il a entendu est en fait le mot grec *kheraia* qui signifie « mât », et non un terme italien qu'on aurait plus normalement attendu s'il venait de l'équipage génois. Peut-être y avait-il parmi les passagers musulmans un voyageur familier de la Méditerranée orientale et qui a transmis ce mot à

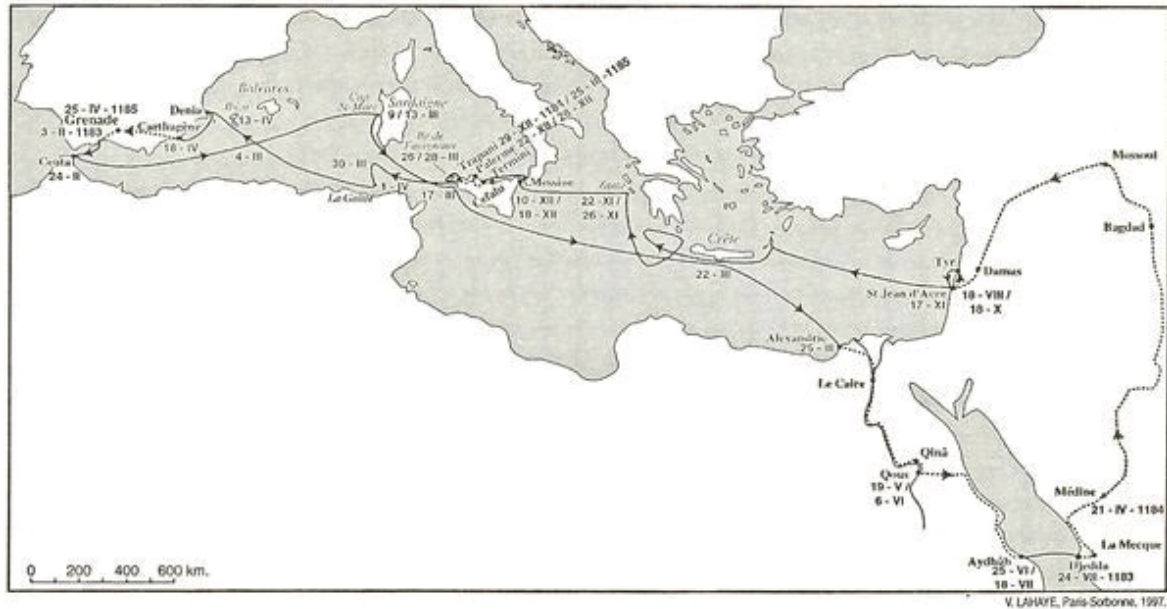


Fig. 2.

Le voyage d'Ibn Djobaïr

ses compagnons. Tout ceci dénote en tout cas une grande confusion et une totale inexpérience maritime.

Ensuite il n'y a plus rien à signaler. Le navire d'Ibn Djobaïr prend connaissance de la Crète le 22 mars, et de la côte africaine le lendemain. Trois jours plus tard apparaissent les lumières d'Alexandrie : « Louange à Dieu pour cela ; louange à Lui pour Sa faveur et Ses généreux bienfaits ». Le voyage, au total, a pris trente jours. C'est une traversée somme toute aisée. Rappelons que notre pèlerin avait mis 25 jours pour aller de Grenade à Ceuta.

D'Égypte, comment se rendre alors à La Mecque ? Le plus simple est apparemment d'aller s'embarquer sur la mer Rouge au fond du golfe de Suez. Mais la situation maritime contraint les pèlerins à un important

détour. Les Croisés, en effet, sont solidement installés en Palestine, où ils tiendront Jérusalem jusqu'en 1187, et les pirates chrétiens infestent le Nord de la mer Rouge, y interdisant pratiquement toute navigation. Le redoutable Renaud de Chatillon y a équipé cinq galères et un grand nombre de plus petites embarcations qui y ravagent sans cesse les côtes musulmanes. C'est en cette année 1183 seulement que sa flotte subira une défaite décisive de la part de celle de Saladin³³⁷. À son débarquement à Alexandrie, Ibn Djobaïr avait été informé des dangers ainsi courus :

« Quand nous arrivâmes à Alexandrie, la première chose que nous vîmes fut un grand concours de peuple venu contempler des prisonniers chrétiens qu'on amenait à la ville montés sur des chameaux, tournés face à la queue et accompagnés du bruit des cornes et des cymbales. Nous demandâmes leur histoire et on nous conta un événement qui plongeait le cœur dans la compassion et la pitié. Un certain nombre de Chrétiens Syriens avaient assemblé et construit des navires dans cette partie de leur terre qui est la plus proche de la mer Rouge, et ils en avaient transporté les éléments sur des chameaux appartenant aux Arabes du voisinage, à un prix convenu avec ces derniers. Parvenus sur les rivages de la mer, ils les avaient fixés avec des clous, avaient complété l'assemblage, mis tout en ordre, et les avaient lancés sur la mer.

Ils avaient alors fait voiles pour harceler les pèlerins musulmans. Arrivés dans la mer du Yémen, ils avaient incendié quelque 16 navires, et étaient venus de là à Aydhâb où ils avaient capturé un bateau venant de Djedda avec des pèlerins. Sur terre, ils avaient saisi une grande caravane allant de Qous à Aydhâb et avaient tué tous ceux qui en faisaient partie, ne laissant personne en vie. Ils capturèrent deux navires apportant des marchandises du Yémen, et brûlèrent beaucoup de nourriture préparée sur les rivages comme provisions pour La Mecque et Médine - Dieu les exalte. Ils commirent beaucoup d'autres méfaits, dont on n'avait jamais entendu parler jusque-là dans la terre d'Islam, où aucun Chrétien n'était parvenu auparavant à cet endroit. Le pire, qui choque les oreilles par son impiété et sa profanation, fut leur dessein d'entrer dans la Cité du Prophète — puisse Dieu le bénir et le préserver — et de l'arracher même à sa tombe sacrée.

Ils ne cachèrent pas cette intention, et laissèrent leurs langues la répandre. Mais Dieu leur apporta la punition de leur audace, et de s'être embarqués sur ce que la Providence leur avait interdit. Ils n'étaient pas à plus d'une journée de marche de Médine, lorsque Dieu contraria leur dessein hostile grâce à des bateaux préparés au Caire et à Alexandrie, et qui étaient montés par le chambellan nommé Lou'lou' (Housam al-Dîn Lou'lou') et quelques valeureux marins musulmans. Ils poursuivirent les ennemis, qui avaient été près de s'échapper, et les firent tous prisonniers. Ce fut un des signes de la sollicitude du Dieu Tout-Puissant. Ils les avaient rejoints après de longs efforts, car ils avaient été plus d'un mois et demi à leur poursuite. Les ennemis furent tués ou faits prisonniers. Ceux-ci furent répartis entre différentes contrées pour y être mis à mort, et quelques-uns furent envoyés à La Mecque et à Médine. Dieu, avec ses oeuvres de bienfaisance, suffit à l'Islam et aux Musulmans en ce temps de sévérité. Louange à Dieu, Maître de l'Univers ».

Dans le Nord de la mer Rouge, la menace était toujours latente. L'incursion franque jusqu'à hauteur de Djedda signalée ci-dessus semble être restée exceptionnelle. Aussi les pèlerins empruntaient-ils toujours le trajet le plus méridional possible, réduisant au minimum le parcours maritime. C'est cette route compliquée que prit Ibn Djobaïr. Quittant Le Caire le 1^{er} mai, il remonta le Nil jusqu'à Qous, un peu au Sud du coude de Qinâ, où il arriva le 19 mai. Il en repartait le 6 juin par caravane à destination d'Aydhâb, qui était à cette époque le port d'où on s'embarquait normalement pour Djedda, et il y parvenait le 25 du même mois. La ville, détruite en 1422 et remplacée depuis cette époque par Souakin puis Port Soudan dans sa fonction portuaire, n'existe plus aujourd'hui, mais le site est bien localisé, à une vingtaine de kilomètres au Nord de la petite bourgade côtière d'Halaïb, par 22°20' de latitude Nord, soit un peu au Nord de Djedda, vers laquelle la traversée de la mer se faisait légèrement en oblique. Aydhâb était alors, nous dit notre voyageur, « un des ports les plus fréquentés du monde, en raison des navires de l'Inde et du Yémen qui le fréquentaient, en sus de ceux des pèlerins ». Et les habitants bénéficiaient largement de cette situation :

« Sa population, à cause des pèlerins, s'enrichit grandement, particulièrement quand ils passent par la ville, car pour chaque chargement de vivres que les pèlerins emportent, ils perçoivent une taxe fixe de nourriture, d'ailleurs légère en comparaison des droits de douane antérieurs qui avaient été supprimés par Saladin. Un avantage supplémentaire est celui qu'ils tirent de la location de leurs *djilab* : bateaux qui leur procurent beaucoup de profit en transportant les pèlerins à Djedda et en les ramenant quand ils se dispersent après l'accomplissement de leur pieuse obligation. Il n'y a pas à Aydhâb de gens de quelque aisance qui ne possèdent un *djilabah* ou deux, qui leur fournissent d'amples moyens de subsistance. Louange à Dieu qui apporte Son soutien à tous sous diverses formes. Il n'y a d'autre Dieu que lui ».

Ces gens, toutefois, sont de mauvais riches, et la traversée se promet comme loin d'être agréable :

« Le peuple d'Aydhâb traite les pèlerins fort mal. Ils chargent les *djilab* avec eux jusqu'à ce qu'ils soient assis l'un sur l'autre de telle sorte qu'ils soient comme des poulets entassés dans une cage à poules. Ils y sont poussés par leur avarice, et la recherche du profit de la location. Le propriétaire du bateau doit en extorquer le prix total aux pèlerins pour un seul voyage, sans se préoccuper de ce que la mer pourra en faire après cela. " Notre rôle est de procurer les bateaux ; celui des pèlerins est de protéger leurs vies ", disent-ils, et c'est une de leurs phrases habituelles ».

Et l'indignation de notre pieux voyageur d'éclater :

« C'est la contrée de l'Islam qui mérite le plus de châtiment (*hisba*) et celui qu'on devrait employer serait l'épée ».

Le châtiment ordinaire infligé par le *mohtasib* (préposé à la police urbaine et du bazar) n'était en effet le plus souvent que la flagellation. On

voit ce que pouvait penser Ibn Djobaïr des gens d'Aydhâb. Il y a là un exemple typique des plaintes, à propos de la dureté et de l'iniquité des gens de mer, qui sont une constante de la littérature musulmane. Ces gens, d'ailleurs, ne peuvent être de vrais Musulmans :

« Le peuple d'Aydhâb appartient à une tribu soudanaise appelée al-Boudjat (Bedja)... Cette race du Soudan est la plus éloignée du droit chemin, et a moins de raison que les animaux. Ils n'ont point de religion, sinon les simples formules qui professent l'unité de Dieu, et qu'ils prononcent pour prouver qu'ils sont Musulmans. Mais derrière cela il y a des croyances et des pratiques corrompues, qu'on ne peut pardonner et qui sont illégales. Leurs hommes et leurs femmes vont nus, ne portant que le chiffon qui couvre leurs parties génitales, et parfois pas même cela. En un mot, c'est une race qui ne mérite aucun respect et ce n'est pas un péché que de les couvrir de malédictions ».

Il faut donc, pour autant qu'on le puisse, les éviter, et ceci particulièrement au retour, où on est exposé à périr entre leurs mains.

« Le voyage de Djedda à Aydhâb est plus calamiteux pour les pèlerins, sauf pour le petit nombre que préserve le Dieu Grand et Glorieux, car le vent pousse la plupart d'entre eux vers des points de la côte situés dans le désert loin au Sud d'Aydhâb. Là les Boudjat viennent vers eux, leur louent leurs chameaux et les conduisent à travers une contrée sans eau. Souvent le plus grand nombre périssent de soif, et les Boudjat s'emparent de leur argent et des autres choses qu'ils ont avec eux. Il n'est pas rare que les pèlerins s'égarent à pied à travers le désert hors des pistes, et que, perdus, ils y meurent de soif. Ceux qui survivent et atteignent Aydhâb sont comme des hommes surgis du tombeau. Tandis que nous y étions nous avons vu quelques-uns de ceux qui étaient revenus de cette façon, et dans leur aspect horrible et leur forme changée étaient « des signes pour ceux qui observent soigneusement » (Coran, XV,75). La plupart des morts de pèlerins

survinrent à ces mouillages ; certains furent aidés par le vent et poussés jusqu'à Aydhâb, mais ils furent peu nombreux ».

Ibn Djobaïr esquisse en conséquence un itinéraire de rechange, celui qu'il prendra au retour, et qui implique le passage, bien préférable s'il était possible, par les terres chrétiennes.

« Le mieux pour celui qui le peut est de ne pas les voir, et de faire son chemin par la Syrie et l'Irak, et là de se joindre au pèlerinage de l'Émir de Bagdad. Si c'est impossible pour lui au voyage d'aller vers La Mecque, il devrait alors, à la dispersion du pèlerinage, revenir avec l'Émir al-Hadj jusqu'à Bagdad, et de là à Acre [en Palestine franque]. De là, à son gré il peut se rendre à Alexandrie, ou en Sicile, ou n'importe où ailleurs. Il peut même trouver un navire chrétien faisant voile pour Ceuta ou toute autre terre musulmane [on voit que notre voyageur ne songe à aucun moment à prendre un navire musulman]. Et s'il trouvait trop longue cette route circulaire, elle serait en tout cas agréable en comparaison de ce qu'il aurait à affronter à Aydhâb et dans des endroits comme cela... Un séjour dans cette ville est le plus grand piège sur la route vers l'Ancienne Maison [la Kaaba] — puisse Dieu la magnifier en estime et en vénération, et accroître les récompenses célestes des pèlerins pour ce qu'ils ont enduré, plus particulièrement dans cette maudite cité. Certains rapportent toutes sortes d'histoires sur ses abominations, prétendant même que Salomon le fils de David — sur notre Prophète et sur lui soit la paix — en fit une prison pour les Démon. Puisse Dieu l'épargner aux pèlerins en leur procurant la route directe vers la Maison Sacrée, qui va du Caire à Aqaba d'Aïla et de là à Médine la Sainte. C'est la route la plus courte, avec la mer à droite et le vénérable Djebel Tour [le Sinaï] à gauche. Mais les Francs possèdent près de là un château occupé par une garnison qui empêche les gens d'y passer — puisse Dieu par Sa faveur donner la victoire à Sa foi et glorifier Sa parole ».

Il faut donc, à défaut, en prendre son parti, et, quoi qu'il en soit du retour, s'embarquer à Aydhâb au voyage d'aller. Ceci nous vaut d'abord, de cet observateur avisé, une soigneuse description des bateaux, si différents

de ceux de la Méditerranée, utilisés dans cette aire culturelle distincte, et qu'on retrouvera souvent par la suite.

« Les *djilab* qui naviguent sur cette mer Pharaonique [= perfide, odieuse] sont construits avec des planches cousues les unes aux autres, sans qu'il entre un clou dans leur assemblage. Les coutures sont faites avec des cordelettes fabriquées avec les fibres de l'écorce de la noix de coco, préalablement battues et ensuite réduites en fils que l'on tord pour en faire des cordes. Ils calfatent alors les barques avec l'étaupe du dattier. Une fois celles-ci terminées, ils les enduisent d'huile de ricin, ou, ce qui est préférable, de graisse de requin. Le requin est un gros poisson qui dévore les hommes qui se noient. Leur but, en enduisant ainsi les barques, est d'en rendre le bois moins dur et plus souple ; à cause des nombreux récifs qui existent dans cette mer, et qui ne permettent pas de se servir des navires dont la membrure serait clouée. Le bois pour les éléments est apporté de l'Inde et du Yémen, ainsi que la fibre de noix de coco. Un trait particulier de ces *djilab* est que leurs voiles sont tissées des feuilles du palmier de Thèbes, et que leurs éléments, en conséquence, sont faibles et de structure défectueuse. Gloire à Dieu qui les compose de cette façon et qui leur confie des hommes. Il n'y a pas d'autre Dieu que lui ».

Tout n'est pas d'égale qualité dans ce texte. Ainsi le passage sur la graisse relève d'une mystification. Les navires cloués sont autant et plus adaptés à la navigation, même sur des récifs, que les navires cousus. Ibn Djobaïr, devant un phénomène nouveau pour lui, a accepté sans critique ce qu'on lui a dit. Tel quel, son témoignage reste extrêmement précieux comme le plus ancien exposé détaillé sur ce type de bateaux, et comme une manifestation de l'inquiétude évidente avec laquelle il se risquait sur eux.

C'est dans ces états d'âme que notre pèlerin s'embarque le 18 juillet.

« Nous attendîmes un jour à l'ancre à cause de la faiblesse du vent et de l'absence des marins ».

Il emploie pour ces derniers le terme *naouatî* (du grec *nautai*), qui vient évidemment de son vocabulaire méditerranéen. Le deuxième jour de mer on est en vue des oiseaux qui viennent de la côte du Hedjâz quand s'élève un coup de vent :

« La lumière brilla de la direction de cette terre qui se trouvait à l'Est. Alors s'éleva une tempête qui assombrît les cieux et à la fin les recouvrit totalement. L'ouragan fit rage et éloignait le navire de sa course, le ramenant en arrière. La furie du vent continua, et l'obscurité s'épaissit, remplissant l'air au point que nous ne savions plus où était notre direction. Alors quelques étoiles apparurent et nous servirent de guides. La voile fut abaissée jusqu'au pied du mât, et nous passâmes la nuit dans une tempête qui nous réduisait au désespoir, une de ces fameuses tempêtes de la mer Pharaonique. Alors avec le matin Dieu nous apporta le réconfort dans notre misère, le vent tomba, les nuages se dispersèrent, et les cieux furent éclairés ; et dans le lointain la terre du Hedjâz apparut devant nous... Ce jour-là nous fîmes voile sous une bonne lumière et au soir nous jetâmes l'ancre auprès d'une petite île proche du rivage. Nous avions rencontré de nombreux récifs qui brisaient les eaux et les faisaient bouillonner, et nous entrâmes dans leurs chenaux avec soin et précaution. Le capitaine était expert dans son art, et habile, et Dieu nous délivra des récifs en sorte que nous pûmes mouiller près de cette île. Nous débarquâmes et y passâmes la nuit. Le matin était calme, mais le vent soufflait d'une direction contraire, de telle sorte que nous dûmes rester là tout le jour. Le matin suivant se leva une légère brise, et nous voguâmes tranquillement sur une mer tranquille qui nous donnait l'impression d'un plat de cristal bleu. Ainsi nous avançâmes, priant pour remercier des bienfaits du Dieu Grand et Glorieux. Le nom de cette île est 'Aïqat al-Sofoun (« l'obstacle des vaisseaux »), mais Dieu Grand et Glorieux nous préserva des mauvais présages attachés à ce nom funeste. Louange et remerciements à Lui pour cela... Au soir nous jetâmes l'ancre à un mouillage nommé Obhour, à une journée de Djedda... À l'aube du lendemain nous fîmes voile, par la faveur du Dieu Très Haut,

sous une légère brise — Dieu dispose de toutes choses. Il n'y a d'autre Seigneur que Lui... Quand la nuit tomba nous jetâmes l'ancre près de Djedda, qui était en vue. Le vent fit rage le matin qui suivit, et nous interdit l'accès du port. L'entrée en est difficile à cause des nombreux récifs et de la sinuosité des accès. Nous admirâmes l'art de ces capitaines et des matelots dans la manœuvre du bateau à travers ces récifs. C'était réellement merveilleux. Ils entrent dans ces chenaux étroits et y trouvent leur chemin comme un cavalier dirige un cheval agile et docile. Ils les passèrent d'une façon merveilleuse et qui défie toute description. À midi du jeudi le 4 du mois de Rabi' al-Akhir [26 juillet], nous arrivâmes enfin à Djedda, louant le Dieu Grand et Glorieux et Le remerciant pour notre salut et pour notre délivrance de la tempête que nous avons affrontée pendant ces huit journées de notre voyage sur la mer. De ses divers périls Dieu dans Sa bonté et Sa faveur nous avait préservés. Il y avait eu des crises soudaines de la mer, la perversité du vent, les nombreux récifs rencontrés, et les dangers qui venaient des imperfections de l'appareil des voiles, qui parfois s'enchevêtraient et se brisaient quand elles étaient hissées ou amenées et quand on levait l'ancre. Parfois le fond du navire portait sur les récifs quand nous passions à travers eux, et nous entendions un grondement qui nous invitait à abandonner tout espoir. Plusieurs fois ainsi nous pensâmes périr, et nous vivions encore — louange soit à Dieu qui, dans Sa puissance et Sa gloire, étendit sur nous Son attention, nous assurant protection et suffisance ; louange à Sa bonté et à Sa faveur continuelle. Il n'y a d'autre Dieu que Lui ».

Après de telles frayeurs, on conçoit qu'Ibn Djobaïr ait choisi pour le retour la voie de terre dont il avait signalé les avantages, avec la caravane irakienne. Resté près de neuf mois dans les villes saintes du Hedjâz, il quittait ainsi Médine le 21 avril 1184 et, par Bagdad, Mossoul, Damas, parvenait à Saint-Jean-d'Acre le 18 septembre, cherchant à s'y embarquer pour la Méditerranée occidentale, à la saison la plus favorable, les vents d'Est, nécessaires, manquant en été et se présentant seulement au printemps et en automne, nous indique-t-il à bon droit, ayant bien assimilé ce que lui

ont dit les navigateurs. Apprenant qu'il y a à Tyr, à 50 kilomètres de là, un navire en partance pour Bougie, il s'y rend par voie de terre, mais le trouve trop petit et renonce à le prendre. Revenu à Acre par mer (certainement sur une barque chrétienne) le dernier jour de septembre, il y trouve enfin passage sur un navire génois, beaucoup plus grand, à destination de Messine, chargé de plus de 2 000 (?) pèlerins chrétiens revenant de Jérusalem, et monte à bord le 6 octobre, attendant des vents favorables. Ceux-ci se font attendre. Quand ils se lèvent enfin le 18 du même mois, nos pèlerins sont redescendus passer la nuit à terre et le bateau lève l'ancre au matin sans les attendre, de sorte qu'ils doivent louer une barque à quatre rames pour le rattraper, ce qu'ils font heureusement vers le soir. Le voyage commença bien, avec des vents favorables, de forces variées, pendant cinq jours, mais

« alors le vent d'Ouest sortit de son embuscade et se mit à souffler vers l'avant. Le capitaine du navire, qui était perspicace dans son art et expérimenté dans les devoirs d'un capitaine de mer, usa comme expédient d'échapper à ce vent en virant de bord à droite et à gauche, et cherchait à ne pas revenir sur ses traces. La mer restait calme et paisible. Mais à minuit, ou aux environs, de la nuit du samedi le 19 de Radjab (27 octobre), le vent nous assaillit soudainement et brisa un espar du mât qu'ils appellent *ardimon* [italien : *artimono*, mât d'artimon], projetant la moitié de celui-ci, avec les voiles attenantes, à la mer. Dieu nous préserva de sa chute sur le navire, car en taille et en volume c'était un véritable mât. Les marins se hâtèrent vers l'avant et baissèrent les voiles du mât principal, arrêtant la marche du navire. On appela alors les matelots nécessaires pour le long canot attaché au navire, et ils tirèrent le demi-mât et ses voiles, qui étaient tombés à la mer hors de l'eau. Nous fûmes ainsi délivrés d'une situation dont seul le Dieu Très Haut pouvait avoir raison. Ils commencèrent à hisser la voile principale, et sur l'artimon placèrent une voile appelée *dalloun* [grec: *dolôn*, petite voile carrée]. Nous passâmes une nuit pénible jusqu'aux premières lueurs du jour. Le Dieu Grand et Glorieux nous avait mis en sécurité. Les marins commencèrent à façonner un autre espar avec du bois qu'ils avaient en réserve. Mais le vent d'Ouest n'était qu'au commencement de sa perversité, et nous flottions entre l'espoir et le désespoir. Encore notre foi triompha-t-elle par les bienfaits du Dieu Très

Haut et dans Sa faveur cachée comme dans Sa grâce manifeste. Gloire à Lui car Il en est digne ; grand est Son pouvoir et Sa majesté est exaltée. Il n'y a d'autre Dieu que Lui.

Le mercredi 23 du mois (31 octobre) le vent d'Est se remit à souffler, doucement, languissamment, et modérément ; et nos cœurs reprirent courage, car nous espérions qu'il allait s'accroître et se renforcer ; mais ce n'était qu'un souffle expirant. Une brume fine voila alors la mer, dont les vagues étaient calmées au point qu'elle devint comme « un palais dallé de cristal » [Coran, XXVII,44]. Aux quatre points cardinaux il n'y avait pas un souffle d'air. Ainsi nous restâmes à jouer sur la surface des vagues, qui ressemblait à une feuille d'argent fondu ou nous pensions errer entre deux surfaces de ciel. C'est le vent que les marins appellent *ghalini* [grec : galini, calme]... Le même vent subsista jusqu'à la nuit du dimanche 27 [4 novembre]. Un vent du Nord se leva alors, le navire reprit sa course, et nos esprits furent réconfortés. Louange à Dieu.

... Depuis le temps de notre départ nous avons été vingt-deux jours sur la mer... Les provisions des voyageurs commençaient à s'épuiser, mais par la charité de Dieu sur ce navire ils étaient comme dans une ville remplie de toutes les commodités. Ils pouvaient trouver à acheter tout ce qu'ils désiraient : pain, eau, et toutes sortes de fruits et de victuailles, tels que grenades, coings, melons d'eau, poires, châtaignes, noix, pois chiches, fèves crues ou cuites, oignons, ail, figues, fromage, poisson et bien d'autres choses qu'il serait trop long de décrire. Nous vîmes vendre tout cela. Tout au long de ces jours nous n'avions vu aucune terre — puisse Dieu dissiper nos angoisses — et deux Musulmans moururent — Dieu les ait en pitié. Ils furent jetés à la mer. Deux des pèlerins Chrétiens moururent aussi, et furent suivis de beaucoup d'autres. L'un d'eux tomba vivant à la mer, et les vagues l'emportèrent plus vite qu'un éclair de lumière. Le capitaine du navire hérita des effets des pèlerins chrétiens et musulmans ainsi disparus, car tel est leur usage pour tous ceux qui meurent en mer. Il n'y a aucun moyen pour le véritable héritier du défunt d'obtenir son héritage et nous en fûmes très étonnés.

À l'aube du mardi 6 [le 13 novembre], des montagnes nous apparurent se dressant dans la mer. Le vent d'Ouest s'était renforcé et soufflait féroce­ment et sans interruption; puis le vent souffla alternativement de

l'Est et de l'Ouest, et nous poussa vers l'une de ces montagnes, et nous y jetâmes l'ancre. Nous demandâmes quel était cet endroit et nous apprîmes que c'était une des îles romaines [de l'archipel grec]... sous le pouvoir du souverain de Constantinople... Nous restâmes à l'ancre tout ce mardi et le matin du mercredi ; des gens de l'île, après avoir obtenu un sauf-conduit, vinrent au bateau et pendant quelques heures vendirent aux passagers du pain et de la viande.

Le mercredi nous reprîmes la mer, ayant été à bord pendant 28 jours. Le jeudi suivant l'île de Crète nous apparut. Nous la longeâmes ensuite, l'ayant toujours à notre droite. Pendant tout ce trajet la mer était agitée et le vent défavorable, tandis qu'avec la résignation requise nous attendions du secours du Dieu Grand et Glorieux, et espérions — sublime est Sa majesté — que par Sa grâce et faveur nous pourrions recevoir de Lui aide et bienfaits assurés.

Le samedi 10 Chaban [17 novembre] nous laissâmes la côte de Crète, et avançâmes sous un vent de Nord favorable. Il rugissait et soufflait si fort que le navire s'envolait sur ses voiles comme sur des ailes. La mer devint possession du Démon et était grandement agitée. Ses vagues surgissaient et écumaient de sorte que leurs crêtes furieuses semblaient des montagnes enneigées. Nos esprits furent à nouveau réjouis et l'espoir l'emportait sur le désespoir.

Durant les vingt-six jours pendant lesquels nous n'avions pas vu de terre, nous avons fait de nombreuses conjectures, et même parlé quelque peu de la mort, par crainte d'épuiser nos provisions et notre eau, et de tomber dans le double désastre de la faim et de la soif. Certains disaient que nous avions dévié de notre route vers la côte occidentale de l'Afrique, et d'autres pensaient que nous nous étions égarés vers le territoire continental de Constantinople ou de son voisinage ; d'autres encore parlaient de Latakiah en Syrie, et d'autres de Damiette sur la côte d'Alexandrie. Nous craignions que le vent ne nous portât vers l'une des îles désertes de la Rome orientale, et qu'il ne nous fallût y hiverner, ou même y demeurer dans une de ses habitations. Dans aucune de ces alternatives il n'y avait de perspective heureuse, à moins que Dieu ne nous apporte assistance et n'éloigne de nous la tristesse et le désespoir, fortifiant nos esprits après les difficultés que nous avons supportées et les souffrances que nous avons endurées.

L'abondance vient de Dieu, qui dit :

*La mer est intraitable, et pleine d'amertume.
D'elle nous n'avons pas besoin.
N'est-elle pas l'eau, et ne sommes-nous pas la terre ?
Pourquoi dès lors l'endurer³³⁸ ?*

Maintenant, par la grâce du Dieu Très Haut, nous tendions nos regards vers la vision heureuse, si Dieu le veut, de la côte de Sicile. Mais à minuit du dimanche 11, le vent tourna à l'Ouest et nous apporta une tempête venant de ce côté. Le vent souffla fortement et nous poussa vers le Nord. Au matin l'ouragan s'était accru, et la mer faisait rage, lançant des vagues comme des montagnes. Elles heurtaient le navire avec une telle force que, malgré toute sa taille, il était ballotté comme un frêle rameau. Il était aussi haut que les murs d'une cité, et néanmoins les vagues se cabraient et projetaient en son milieu une averse d'eau comme une pluie battante. Tandis que la nuit s'assombrissait les choses augmentaient et nos oreilles en étaient assourdies. La furie du vent devint un grave péril. Les voiles furent amenées et on laissa seulement le petit *dalloun*, à mi-mât. Tout le désespoir du monde tomba sur nous, et nous ne souhaitions plus que de faire en paix nos adieux à la vie. Les vagues venaient sur nous de tous les côtés et nous nous pensions près de la destruction. Ô nuit dont les flocons noirs devenaient couleur de cendres, mémorable parmi ces nuits endeuillées et la première au nombre de nos aventures et mauvaises fortunes ! Longue pour nous fut cette nuit, longue comme la nuit de Soul³³⁹.

Le matin venait à peine de poindre quand pour notre malheur nous vîmes les côtes de Crète sur notre gauche. Nous avions eu auparavant ses montagnes devant nous, et les avions laissées derrière notre droite. Mais le vent nous avait chassés de notre course, et nous nous étions trompés en pensant les avoir dépassées. Nous avions quitté la route connue et propice où la côte de Crète aurait dû se trouver à notre droite quand nous nous dirigions vers la Sicile. Nous nous soumîmes à notre destin, et, ravalant

nos suffocations devant ce coup du sort, nous prononcions ces mots : « Celui dont les désirs sont satisfaits, il devra maudire ou s'affliger. »

Cependant le soleil s'était mis à briller, la mer s'était quelque peu apaisée, et nous persistions dans notre dessein d'aller chercher à mouiller sur cette côte [de Sicile], à moins que Dieu eût décidé d'accomplir Ses décrets et d'exécuter Son jugement. Tous les modes de voyage ont leur saison propice, et le voyage par mer ne devrait être entrepris qu'à la saison favorable et dans la période reconnue. Il ne faudrait pas s'aventurer avec témérité pendant les mois d'hiver comme nous le fîmes. D'abord et en fin de compte la chose est entre les mains de Dieu ; mais attention, attention à ne point s'embarquer par de tels hasards ; quoique les précautions soient peu de choses en face de la destinée. Dieu nous suffit et est le meilleur protecteur.

Quand nous fûmes éloignés de la côte, le vent nous aida un peu de sorte que nous pûmes nous en écarter encore et la laissâmes sur notre droite. Nous retrouvions la route que nous souhaitions, et progressâmes dans cette direction pendant la nuit du mardi 13. Nous étions sur le navire depuis trente-quatre jours. Les voiles furent placées en croix ³⁴⁰, ce que les Grecs considèrent comme la meilleure méthode de les disposer, car elles ne peuvent ainsi qu'attraper le vent qui vient de l'arrière du navire. Le matin du mardi nous trouvâmes les mêmes conditions, avec le vent qui nous aidait, ce qui nous réjouissait et nous rendait heureux. Alors apparurent des navires qui faisaient voile dans notre direction, et nous fûmes réconfortés d'apprendre que nous étions dans le bon chemin. Louange et remerciements à Dieu dans toutes les circonstances. Le vent alors changea, et souffla de l'Ouest avec violence. Après nous avoir emportés pendant une partie de la nuit du mercredi et toute la même journée, il nous poussa contre notre gré vers un port situé à la pointe d'une des îles romaines [Zante ?]. Un détroit de quelque cinq lieues la séparait de la grande terre. Nous arrivâmes à cet endroit le matin du jeudi le 15 de Chaban [le 22 novembre]. Louange à Dieu Grand et Glorieux pour le salut qu'il nous avait procuré. Cinq navires nous suivirent dans ce port, dont deux avaient quitté la côte d'Alexandrie quelque cinquante jours auparavant, mais

avaient été déviés par le vent. Nous séjournâmes quatre jours dans ce port, et nos gens renouvelèrent leur eau et leurs provisions, car des habitations étaient proches. Les insulaires vinrent vendre aux passagers du pain, de la viande, de l'huile et toutes les victuailles qu'ils avaient. Leur pain n'était pas fait de pur froment, mais mêlé d'orge, et de couleur noire. Nos gens s'empressèrent néanmoins de s'en procurer, en dépit de son prix élevé — et à la vérité rien n'était bon marché —, et remercièrent Dieu pour ce qu'Il leur avait accordé. Quand nous étions dans ce port, nous avons été à bord pendant quarante jours. Louange soit à Dieu dans toutes les circonstances. Pendant notre station le vent d'Ouest ne faiblit aucunement, mais souffla de toute sa force. Louange à Dieu le Très Haut de ce qu'il ne nous prit pas en haute mer. Louange à Dieu pour Son aide bienfaisante.

Nous fîmes voile de ce port le 19 Chaban [le 26 novembre], par un bon et favorable vent, nous en réjouissant, et comprenant l'œuvre bienfaisante de Dieu Grand et Glorieux, et la bienveillance de Ses décrets. Il n'y a d'autre Dieu que Lui. Nous poursuivîmes notre chemin jusqu'au jeudi 22 Chaban [le 29 novembre], où le vent changea et se mit à souffler de l'Ouest. Un nuage s'éleva avec des coups de tonnerre, poussé par un vent furieux et précédé par une lumière éblouissante. Il répandait sur nous dans le navire une averse ininterrompue de grêle qui nous épouvantait ; mais il passa bientôt et notre inquiétude s'apaisa. Nous passâmes cependant la nuit du vendredi dans la désolation ; et le désespoir nous apparut dans ses abîmes secrets. Alors, quand vinrent l'aube puis la lumière du jour, nous vîmes devant nous la côte de Sicile. Oh ! joyeuses nouvelles ! Puisse-t-il se faire que l'adversité ne revienne pas à nouveau.

Dans la nuit du samedi [le 1^{er} décembre] nous étions ainsi à moins d'un tiers ou de la moitié du chemin de la côte. Mais toute fin est déjà enregistrée et fixée par le destin. Combien d'espoirs disparaissent dans le malheur ? En un moment se leva un vent qui nous frappa de plein fouet et nous poussa en arrière. Il empêchait nos yeux de voir et continuait à faire rage au point de presque briser et déchirer la coque du vaisseau. Les voiles furent amenées et, plaçant nos âmes sous la sauvegarde du Créateur, nous arrêtâmes notre course. Des nuages de pluie nous poursuivaient ; et eux, la nuit et la mer nous plongeaient dans une triple obscurité. Les vagues s'enflaient et nous heurtaient sans cesse, leurs chocs faisaient palpiter nos

coeurs. Nos âmes renoncèrent à tout désir et se préparèrent à rencontrer le destin. Nous passâmes cette ténébreuse nuit sous les souffles de la tempête, souffrant de terreur et endurant toutes sortes de vicissitudes, oh ! quelles vicissitudes ! Sur le matin du samedi commença un jour de violence où furent multipliées les misères de la nuit. Le vent et les vagues nous ballottaient à leur guise, et nous nous résignions à notre destin, accrochés cependant avec ténacité à quelque espoir. Alors quand vint le soir, la faveur du Dieu Très Haut s'étendit sur nous, le vent s'adoucit, la mer se calma, et la face du ciel brilla de nouveau. Au matin du dimanche le 25 Chaban [2 décembre] notre désespoir s'était changé en confiance, et les visages des hommes s'éclairèrent comme s'ils sortaient du tombeau. Le vent nous aida un peu, et nous cherchions s'il n'y avait pas quelque terre en vue, et nous faisions des conjectures variées quant à notre position. Dieu Grand et Glorieux est vraiment bon pour ceux qui l'adorent, et nous procure la sécurité par Sa gracieuse faveur et bonté bien connue. Il n'y a pas d'autre Dieu que Lui.

La nouvelle lune se leva dans la nuit du vendredi [le 7 décembre] tandis que nous allions d'avant et d'arrière au large de la terre principale [l'Italie]. Dieu nous accorda un léger vent d'Est grâce auquel nous avançâmes doucement jusqu'à un endroit situé face à cette terre principale. Nous y vîmes plusieurs fermes et habitations, et apprîmes que c'était une partie de la Calabre, qui appartient au maître de la Sicile... Plusieurs pèlerins chrétiens allèrent à terre pour échapper à la faim qui tenaillait les passagers du bateau, où nos provisions étaient épuisées. Il suffit de dire que nous nous contentions d'un *ritl* [5 livres] de biscuit sec que nous divisions entre quatre de nous et que nous humections avec un peu d'eau. Chaque pèlerin qui avait débarqué vendit le surplus de ses provisions, et les Musulmans, en sympathie avec leurs compagnons de voyage, achetèrent ce qu'ils purent, en dépit du prix élevé qui atteignait un drachme d'argent pour un biscuit. Que penseriez-vous d'un voyage de deux mois à bord d'un bateau pour une distance que nous avons pensé parcourir en dix ou quinze jours au plus ? Les prudents avaient emporté des vivres pour trente jours, mais les autres seulement assez pour quinze ou vingt. Une circonstance singulière de notre voyage de mer était que nous avions vu à bord la nouvelle lune de trois mois : Radjab, Chaban, et le présent mois de

Ramadan.

Sur le matin du 1^{er} de ce mois nous observâmes devant nous la Montagne de Feu, le fameux volcan de Sicile, et nous en réjouîmes. Puisse Dieu Très Haut nous récompenser pour tout ce que nous avons enduré, et mettre un terme à nos jours dans la meilleure et la plus magnifique de Ses faveurs. Puisse-t-il nous inspirer en toutes circonstances la gratitude pour ce qu'il nous avait dispensé. Un vent favorable nous fit alors quitter cet endroit mais dans la soirée du samedi 2 sa force s'accrut si vite qu'en un instant il nous poussa jusqu'à la bouche du détroit. La nuit était tombée. Dans ce détroit la mer se réduit à une largeur d'un barid [dix kilomètres] et même, au plus étroit, d'un demi-barid [cinq kilomètres]. La mer dans ce détroit, qui sépare la terre principale et la Sicile, se précipite comme un réservoir qui se rompt ³⁴¹, et, de par l'intensité de la contraction et de la pression, bouillonne comme un chaudron. À la vérité ce passage est difficile pour les navires. Notre navire continua sa course, poussé par un fort vent du Sud, la terre principale sur notre droite et la côte de Sicile sur notre gauche.

Quand arriva minuit du dimanche le 3 du mois béni de Ramadan, alors que nous étions en vue de la cité de Messine, des cris soudains des marins nous donnèrent la triste nouvelle que le navire avait été drossé par la force du vent vers une des lignes de côte et s'y était échoué. D'abord le capitaine avait ordonné d'amener les voiles, mais celle du mât appelé *ardimon* ne put être abaissée. Ils y employèrent tous leurs efforts, mais n'y purent rien en raison de la force du vent. Quand ils eurent travaillé en vain, le capitaine la coupa au couteau, morceau par morceau, espérant arrêter le navire. Pendant cette tentative le navire s'encastra dans le fond par sa quille, le touchant avec ses deux gouvernails, les deux tiges par lesquelles il gouverne ³⁴². Des cris épouvantables s'élevèrent sur le navire, et il semblait que le Jugement Dernier fût arrivé ; la rupture qui ne peut être réparée, et la grande calamité qui ne nous permet aucune résistance. Les Chrétiens s'abandonnaient à la douleur, et les Musulmans se soumettaient à la volonté de leur Dieu, trouvant seulement à s'attacher, et à se tenir solidement, à la corde de l'espoir dans la vie à venir. Le vent et les vagues secouèrent alternativement le navire jusqu'à ce que l'un de ses gouvernails se cassât. Le capitaine alors fit jeter l'une des ancres, espérant qu'elle

s'accrocherait, mais sans résultat. Il coupa sa corde et la laissa dans la mer. Quand nous fûmes sûrs que notre heure était arrivée, nous nous fortifiâmes pour nous préparer à la mort, et rassemblant notre courage pour faire preuve de force d'âme, nous attendîmes le matin, ou l'heure de la destinée. Cris et hurlements s'élevaient parmi les femmes et les enfants des Roumis. Tous, avec humilité, se soumirent à la volonté de Dieu, et les chameaux-mâles furent privés de leur force sexuelle³⁴³.

Pendant ce temps, nous regardions fixement la côte toute proche, hésitant entre nous jeter à la nage ou attendre, si possible, du secours de Dieu avec l'aurore. Nous décidâmes de rester. Les matelots mirent le canot à la mer pour sauver le plus possible des leurs, de leurs femmes, de leurs effets. Ils firent un trajet jusqu'à la côte, mais ne purent revenir, et les vagues brisèrent le canot sur la grève. Le désespoir alors s'empara de nos esprits ; mais pendant que nous souffrions ces vicissitudes, l'aube se montra et aide et secours vinrent de Dieu. Notre vue s'assura et voici que la ville de Messine était devant nous à quelques encablures.

Nous nous émerveillâmes alors du pouvoir de Dieu Grand et Glorieux dans l'accomplissement de ses desseins, et nous dûmes : « Beaucoup sont arrachés à la mort sur le seuil de leur demeure ».

Le soleil alors se leva et de petits bateaux vinrent à nous. Nos cris avaient porté jusqu'à la cité, et le Roi de Sicile, Guillaume en personne, sortit avec des gens de sa suite pour surveiller l'affaire. Nous nous empressâmes de descendre vers les barques, mais la violence des vagues ne leur permettait pas d'atteindre le bateau. Nous pûmes enfin y prendre place à la fin d'une terrible tempête. Notre délivrance sur la plage fut comme celle d'Abou Nasr échappant à sa destinée ³⁴⁴. Quelques-uns des biens appartenant aux passagers avaient été détruits, mais « ils furent bien aise de s'en revenir sans butin, mais en sécurité ³⁴⁵ ». La chose la plus étrange qu'on nous rapporta fut que ce Roi Roumi, apercevant quelques Musulmans besogneux fixés sur le navire, qui n'avaient pas les moyens de payer pour leur débarquement parce que les propriétaires des barques demandaient un prix trop élevé pour leur assistance ; ce Roi s'enquit d'eux et, apprenant leur situation, ordonna qu'on leur donnât cent *ruba'i* [monnaie sicilienne = un quart de dinar] de son monnayage pour qu'ils puissent gagner la terre. Tous les Musulmans furent ainsi sauvés et crièrent

: « Louange à Dieu, maître de l'Univers ».

Les Chrétiens enlevèrent du bateau tout ce qu'ils y avaient. Le lendemain les vagues eurent achevé de le fracasser et de le jeter en morceaux sur le rivage : une leçon pour ceux qui en furent témoins et « un signe pour ceux qui observent » [Coran, XV,75]. Ce fut une merveille que notre délivrance ; et nous renouvelâmes nos remerciements au Dieu Grand et Glorieux pour ses bienfaisants secours et ses gracieux décrets, et pour nous avoir préservés de tomber dans un tel sort sur la terre principale, ou dans une des îles habitées par les Roums où, même si nous avions été sauvés, nous aurions été vendus comme esclaves. Aide-nous, Dieu Grand et Glorieux, à remercier pour ces dons et faveurs, et pour cette sollicitude miséricordieuse et cette compassion. Tout cela est en Son pouvoir, et il est de Sa capacité d'être bon et bienfaisant. Il n'y a de Dieu que Lui. Un autre signe de la tendresse et de la bienveillance de Dieu Grand et Glorieux en ce désastre fut la présence de ce Roi Roumi. Car sans cela, tous ceux qui étaient dans le navire auraient été dépouillés de tous leurs biens, ou tous les Musulmans auraient pu être réduits en esclavage, car telle était leur coutume. L'arrivée du Roi dans cette cité était liée à sa flotte, qui était en construction et qui se trouva pour nous une occasion de salut. Louange à Dieu pour Ses soins affirmés et bienveillants. Il n'y a d'autre Dieu que Lui... A Messine le Roi a un arsenal contenant une flotte innombrable. Il en possède un semblable à Palerme ».

C'était en effet apparemment pour rassembler une flotte, sur laquelle on reviendra, que Guillaume II « le Bon », quatrième roi de Sicile de la dynastie normande (1166-1189), quittant provisoirement sa capitale de Palerme, était venu à Messine. Ibn Djobaïr donne une description enthousiaste de cette ville, et un éloge du Roi et de sa juste conduite envers ses sujets musulmans, qui tenaient une grande place dans son entourage. Après y être resté neuf jours, notre pèlerin s'embarque le mardi 12 Ramadan [18 décembre] sur une petite barque faisant voile pour Palerme, et fait cette fois un plaisant voyage par une légère brise d'Est, longeant la côte, ses villages et ses cultures, et voyant au loin à droite les îles Lipari et leurs volcans. Le mercredi soir il était à Cefalu, pour une courte escale, et

le soir du jeudi à Termini. Il y change de bateau, louant une nouvelle barque et faisant marché, en touriste soucieux de comprendre le pays, que les matelots en seraient originaires. Mais alors le vent tourne à l'Ouest, et il n'y avait aucune possibilité de faire voile. Notre pèlerin achève alors par terre son voyage vers Palerme, où il arrive le samedi, et d'où il repart le vendredi suivant 28 décembre pour Trapani, à la pointe occidentale de l'île, où sont signalés deux navires en partance l'un vers l'Andalousie, l'autre vers Ceuta, tous deux chargés de pèlerins et marchands musulmans, le second étant d'ailleurs précisément celui qui l'avait conduit à l'aller à Alexandrie. Il y arrive le lendemain soir. Mais là les choses se compliquent.

« Ayant fait le prix pour notre passage sur le vaisseau qui, par la volonté de Dieu, partait pour l'Espagne, nous nous préoccupâmes des provisions pour le voyage. Mais Dieu seul peut nous assurer aide et facilités, car alors arriva un ordre du Roi de Sicile interdisant à tous navires de quitter les rivages de son île. Il semble qu'il prépare une flotte, et aucun navire ne peut faire voile avant que la flotte ne soit partie. Puisse Dieu décevoir ses espérances, et puisse-t-il échouer à réaliser ses desseins. Les propriétaires génois des deux navires se hâtèrent de regagner leur bord pour se mettre à l'abri du gouverneur, mais il relâcha son autorité à la suite d'un pot-de-vin que les Génois lui donnèrent, de sorte qu'ils restèrent sur leur bateau, n'attendant plus qu'un vent favorable.

À ce moment arrivèrent de l'Ouest de mauvaises nouvelles, d'après lesquelles le Seigneur de Majorque s'était emparé de Bougie ³⁴⁶. Puisse Dieu faire qu'il n'en soit pas ainsi, et donner, dans Sa grâce et faveur, succès et repos aux Musulmans.

Les gens de Trapani font des conjectures quant à la destination de la flotte que ce tyran prépare. Pour son nombre, certains disent qu'il est de trois cents voiles, tant galères que dromôns, tandis que d'autres disent davantage, et qu'il y a cent navires chargés de vivres pour l'accompagner. Puisse Dieu la frustrer, et tourner la fortune contre elle. Certains disent que sa destination est Alexandrie — puisse Dieu la garder et la défendre — et d'autres Majorque — puisse Dieu la défendre ³⁴⁷ —, tandis que d'autres disent que c'est l'Afrique — Dieu la défende — en violation du Traité, et ils y sont conduits par les mauvaises nouvelles venant de l'Ouest ; mais

cette conjecture est la plus improbable, car le Roi semble respecter le Traité ³⁴⁸. Puisse Dieu diriger ses secours contre lui, et non pour lui. Il y en a d'autres qui pensent cette levée destinée seulement contre Constantinople la Grande, à cause des nouvelles importantes qui en proviennent ³⁴⁹... ».

Après avoir attendu plusieurs semaines des vents favorables, le navire sur lequel Ibn Djobaïr avait pris place avec plus de 50 pèlerins musulmans lève enfin l'ancre le 25 mars 1185.

« Nous fîmes voile, avec les bénédictions de Dieu le Très Haut, en trois navires chrétiens qui avaient décidé de naviguer de concert, le plus avancé gardant toujours le contact avec le dernier. Nous arrivâmes à l'île d'Al-Rahib (Favignana) qui est à environ trente kilomètres de Trapani. Les vents ayant changé, nous dûmes entrer dans son port. Là par une singulière coïncidence nous trouvâmes le navire de Marco le Génois, qui était arrivé d'Alexandrie avec plus de deux cents de nos compagnons, les pèlerins maghrébins. Nous les avons quittés à La Mecque... et n'avions eu aucunes nouvelles d'eux depuis ce temps, non plus qu'ils n'en avaient eu de nous... Les amis se visitèrent les uns les autres, et nous passâmes la plus heureuse et la plus plaisante de toutes les nuits... le lendemain Dieu nous donna un vent favorable, et nous fîmes voile au nombre de quatre navires, nous dirigeant, sous la Providence de Dieu Très Haut, vers l'île de l'Andalousie. Tout ce jour nous avançâmes, poussés par un vent favorable... Puisse Dieu nous aider et accélérer notre marche. Mais après un jour et deux nuits de chemin, le vent changea et souffla de l'Ouest sur nos visages, nous faisant revenir sur nos traces en sorte que nous revînmes à notre point de départ au port de l'île de Favignana. Nous y arrivâmes dans la nuit du jeudi [28 mars]. Nous en repartîmes au soir du vendredi, seuls et sans les autres bateaux, et fûmes alarmés par un vent violent qui poussa le navire à toute vitesse, de sorte qu'au matin du dimanche nous étions à hauteur de la pointe de la Sardaigne, que nous passâmes rapidement... Nous nous annoncions joyeusement les bonnes nouvelles les uns aux autres, et de fait en un jour et deux nuits notre navire avait été capable de parcourir plus de huit cents kilomètres, ce qui était bien remarquable. Mais le vent favorable

se calma alors, un autre se mit à souffler et nous emporta, dans la nuit du lundi [le 1^{er} avril] vers la côte d'Afrique. Le lundi nous jetâmes l'ancre à une île appelée Khalita [la Galite]. Elle est inhabitée... À l'entrée dans le port nous endureâmes de forts coups de mer, dont Dieu nous protégea, et, comme la tempête continuait, nous restâmes là en attendant le secours de Dieu Très Haut. Nous y demeurâmes quatre jours, jusqu'au jeudi le commencement du mois de Moharram.

... La nuit du vendredi Dieu nous envoya un vent d'Est et nous fîmes voiles. C'était un vent léger et modéré, mais il se renforça et un souffle puissant longeait le navire à grande et uniforme vitesse. Depuis le temps de notre embarquement [à Trapani] nous n'avions eu cesse de humer l'air du côté de l'Est dans l'espoir de vent, mais il n'en était pas venu la moindre brise, de sorte que son absence nous inclinait à penser que ce devait être une fable, lorsque enfin Dieu vint à nous avec Sa bienveillance et Ses bienfaits et nous l'envoya maintenant dans ce mois de Moharram. Puisse Dieu dans Sa grâce et Sa faveur nous accorder le salut. Ce vent nous accompagna pendant deux jours, durant lesquels nous avançâmes avec rapidité. Nous laissâmes l'île de Sardaigne sur notre droite. Des vents variés se jouèrent alors de nous, et nous restâmes sur place, ballottés en long et en large sur la mer et ne voyant aucune terre, jusqu'à ce que nos esprits enfin fussent mis en émoi à la pensée que ces vents pourraient nous porter jusqu'à la côte de Barcelone - puisse Dieu la détruire. Mais Dieu nous envoya du secours et nous reconnûmes la côte de l'île de Yabisa [Ibiza] dans la nuit du samedi le 10 du mois, et ceci bien que nous puissions à peine la voir dans les nuages qui l'entouraient à distance. Mais dans la journée elle nous apparut clairement, et après avoir encore eu des difficultés par suite de vents variés à son approche, nous entrâmes enfin dans le port et y jetâmes l'ancre... Ce soir-là, à la tombée du jour, nous aperçûmes dans le lointain les montagnes de l'Andalousie... Nous regardions fixement la terre, joyeux de la voir, et nous réjouissant à son approche. Au matin du dimanche nous vîmes devant le port de Denia, mais le vent soufflant de l'Ouest, nous attendîmes que Dieu Tout-Puissant et Glorieux achevât ses bienfaits, s'il lui plaisait, en nous envoyant un vent favorable nous permettant de déployer nos voiles sous Sa protection. Et au matin du mardi, avec la faveur et les bénédictions [de Dieu] nous fîmes

voile par une légère brise d'Est, à peine perceptible, priant Dieu Tout-Puissant et Glorieux de la vivifier et de la renforcer. Les montagnes de Denia étaient maintenant bien visibles devant nous. Puisse Dieu compléter Ses faveurs envers nous, et Son pouvoir achever Son œuvre à notre sujet. Par Sa bonté le vent continua et s'étendit, de sorte que nous arrivâmes à Carthagène [et y débarquâmes] le soir du jeudi 15 [18 avril] ».

Ibn Djobaïr parvint ainsi à Grenade le 25 avril, après avoir été en voyage pendant deux ans et trois mois et demi. Par-delà les frayeurs endurées, les prières et les invocations incessantes de ce pieux Musulman, et peut-être l'exagération des périls par cet homme pour qui s'embarquer sur la mer était incontestablement, en même temps qu'une nouveauté, une redoutable épreuve, le récit d'Ibn Djobaïr est un précieux témoignage sur l'état de la Méditerranée en cette fin du XII^e siècle. Retenons-en un point essentiel. Il y a pris quatre navires, tous chrétiens, et en a rencontré de nombreux autres (au moins dix), tous de même obédience, sans qu'il soit fait à aucun moment mention d'un quelconque navire musulman. Il n'a eu connaissance de ces derniers qu'en mer Rouge, et pour s'en plaindre amèrement. Les immenses nefes génoises, véritables villes flottantes où l'on trouve tout à profusion, et qui assurent vers la Terre Sainte un trafic quasi régulier; les flottes innombrables, comme celle que le roi de Sicile rassemble dans ses ports ; tout cela est chrétien. L'image de la mer qu'on peut en retirer est bien celle d'une thalassocratie chrétienne. La Méditerranée, pour Ibn Djobaïr comme pour tout autre pieux Musulman de l'époque, ne peut être que « le trône de Satan ».

Cette image, pourtant, va se modifier aux siècles ultérieurs. La Méditerranée verra encore une fois des Musulmans se lancer résolument sur ses eaux, pour de redoutables présences. Mais ce sera le fait de nouveaux venus, Berbères et Turcs, dans des circonstances bien précises qu'il faudra analyser.

CHAPITRE III

Le pays des Merveilles

LES DEUX MERS

Aucune condamnation n'est sans appel. Celle de la mer comme les autres. Il y eut pour les Musulmans un espace maritime infiniment plus hospitalier : celui des mers du Sud. La mer Rouge (*bahr al-Qolzom*, du nom arabe de l'antique Klysma près de Suez), et le golfe Persique (*bahr al-Fâris*, la mer de Perside, du Fârs) ou mer d'Irak (*bahr al-Irak*), sont considérés comme des lacs de l'Islam ³⁵⁰, et une tradition célèbre, mise en forme vers 985-990, est là pour rappeler ce contraste avec la Méditerranée et opposer les Deux Mers : « Dieu, lorsqu'il créa la mer du Châm [mer de Damas = Méditerranée], lui fit cette révélation : " Je t'ai créée, et vais te remettre de mes serviteurs qui, souhaitant quelque grâce de moi, diront : Gloire à Dieu !, ou Dieu est saint !, ou Dieu est grand !, ou: Il n'y a d'autre divinité que Dieu ! Comment les traiteras-tu ? — Eh bien, Seigneur, répondit la mer, je les noierai ! — Loin de moi ! En vérité je te maudis ! Je te rendrai moins belle et moins poissonneuse ". Puis Dieu fit la même révélation à la mer d'Irak, qui dit : " Seigneur, je les porterai sur mon dos. Quand ils diront : Gloire à Dieu !, je dirai avec eux : Gloire à Dieu ! Quand ils diront : Dieu est saint !, je dirai avec eux : Dieu est saint ! Quand ils diront : Dieu est grand !, je dirai avec eux : Dieu est grand ! — Va ! Je te bénis ! Je te rendrai plus belle et plus poissonneuse ! "». Et le géographe qui rapporte ce *hâdith* de conclure, préoccupé qu'il est d'une description exacte : « Voilà qui prouve qu'il n'existe que deux mers », et non pas de trois jusque même à six, comme le veulent d'autres auteurs³⁵¹.

Cette mer du Sud, elle est bien, selon lui, malgré les merveilles qu'elle renferme et les terreurs qu'elle inspire (et qu'on détaillera plus loin), « la plus bénie, celle qui vous réserve le sort le plus louable³⁵² ». Près d'un

deuxième siècle plus tôt, un autre géographe avait écrit : « Elle est la plus grande de toute la terre connue, la plus prestigieuse, la plus imposante, par les puissants empires qui l'entourent et sa richesse particulière en pierres précieuses, parfums et drogues de toutes espèces récoltés en ses profondeurs, dans ses îles et sur ses bords » ³⁵³. Et Djâhiz lui-même, l'immense polygraphe de Basra (vers 776-868), écrivait déjà, au « siècle d'or » des Abbassides : « Elle submerge, domine toutes les autres, car elle n'est privée d'aucun des bienfaits que Dieu a pu accorder à telle ou telle mer du monde » ³⁵⁴.

De fait ces mers du Sud seront un domaine privilégié d'expansion commerciale, largement pacifique. Rien ici de l'affrontement et de la coupure brutale de la Méditerranée. Pourtant, la connaissance qu'en aura l'Islam restera, finalement, assez limitée. Mers et pays, d'abord assez bien connus, vont s'ensevelir rapidement dans les brumes du mythe, de l'insolite, du merveilleux, se réduisant à un monde d'histoires étranges et d'êtres fabuleux. Toute une série de textes ont enregistré cette évolution.

LA GRANDE NAVIGATION

Il est probable que le trafic maritime vers l'Extrême-Orient, tel que l'avaient pratiqué les Sassanides (voir p. 22), s'il n'avait sans doute pas disparu, avait du moins fortement diminué pendant le premier siècle de l'Islam, sous le califat omayyade, nettement orienté vers la Méditerranée ³⁵⁵, tandis que l'Iran est encore affecté par le traumatisme de la conquête. On trouve cependant encore dans les sources chinoises des mentions d'un navire persan (*po-se*) parvenant à Canton en 671, d'un convoi de 35 d'entre eux en 717 entre Ceylan et Palembang, et en 727 un autre texte affirmant qu'ils poussent jusqu'à Canton. Et dès le milieu du VIII^e siècle les indications se multiplient. Un village de *Po-se* est établi à Hainan en 748 et on les signale encore la même année à Canton ³⁵⁶. En 758 les Arabes (*Ta-che*) apparaissent à leurs côtés et les navires musulmans sont assez nombreux et puissants pour mettre Canton à sac, profitant d'un affaiblissement temporaire des forces impériales, engagées dans le Nord du pays. Les Persans (*Po-se*) en tant que tels disparaissent dès lors des sources chinoises, pour se fondre dans la communauté musulmane globale qui

porte désormais le seul nom de *Ta-che* ³⁵⁷. Une tradition préservée par un auteur du XII^e siècle ³⁵⁸ rapporte que des Chiites du Khorâsân, fuyant la persécution, s'étaient installés, dès avant la fin du califat omayyade (749), dans une île d'une grande rivière de Chine (évidemment la Rivière des Perles), face à un port. À la même époque un marchand ibâdhite de l'Oman aurait également voyagé jusqu'en Chine où il aurait acheté de l'aloès ³⁵⁹.

Le coup de fouet décisif à ces lointaines entreprises fut cependant certainement apporté par le califat abbasside. Les préoccupations commerciales, et sa situation de carrefour de routes terrestres et fluviales, avaient été déterminantes dans le choix de la localisation de la nouvelle capitale à Bagdad en 762 ³⁶⁰, et Tabarî met dans la bouche de son fondateur le calife Al-Mançour une phrase éloquente : « Ceci est le Tigre ; il n'y a pas d'obstacle entre nous et la Chine ; toute chose qui est sur la mer peut venir à nous par lui » ³⁶¹. Les conséquences ne se firent guère attendre. Le terminus de la navigation musulmane, qui, après le sac précité de Canton en 758, avait certainement été reporté au Tonkin, fut de nouveau fixé dans la ville, réouverte au commerce international, en 792. En 825 on voit le califat envoyer une force navale importante contre des pirates du Bahraïn qui attaquent des navires venant de l'Inde et de la Chine³⁶². Au milieu du IX^e siècle le grand trafic régulier vers l'Extrême-Orient avait retrouvé toute sa prospérité et deux textes majeurs nous permettent de l'appréhender.

Le premier en date des grands géographes arabes de l'époque classique dont l'ouvrage nous soit parvenu, pionnier de la « géographie administrative » soucieuse de donner, à l'usage des pouvoirs, une image précise et efficace du monde musulman, Ibn Khordâdhbeh en effet, Iranien converti et fonctionnaire de la chancellerie abbasside à Bagdad, qui aurait écrit vers 846 avant de compléter son ouvrage vers 885, a donné la plus ancienne description détaillée de cette grande navigation musulmane vers l'Extrême-Orient ³⁶³. Œuvre d'un administrateur, son énumération reste dans l'ensemble assez sèche, se contentant pour l'essentiel de mentionner routes et étapes, et d'inventorier en détail les productions que les divers pays peuvent livrer au commerce. On y rencontre bien, il est vrai, les premières mentions de plusieurs des merveilles qu'on retrouvera par la suite considérablement amplifiées, depuis les grands serpents qui dévorent les éléphants jusqu'à la montagne d'argent ³⁶⁴ ou à l'île de l'Antéchrist ³⁶⁵ ;

mais seulement sous la forme de très brèves indications, comme des on-dit qui ne méritent pas qu'on s'y arrête. Le catalogue reste dans l'ensemble strictement pragmatique et utilitaire, comme il convient chez un scribe officiel conscient de ses responsabilités.

Déjà d'une tout autre portée, mais dans la même ligne encore, se situe vers la même époque le récit anonyme : *Relation de la Chine et de l'Inde* ³⁶⁶, rédigé en 851, attribué longtemps à tort à un certain marchand Solaïmân qui y est mentionné mais qui en fait paraît n'avoir été qu'un de ses informateurs parmi d'autres ³⁶⁷. C'est un document de très grande valeur. Nullement influencé par les normes littéraires de la culture islamique, de *l'adab*, qui envahiront les textes ultérieurs, le recueil se situe dans une série de traditions profanes à vision strictement informative (*akhbar*), apportant des matériaux bruts, des « nouvelles », suite de récits discontinus et fragmentaires dont l'unité est purement objective : la référence géographique à l'Extrême-Orient, de l'Inde à la Chine, et nécessairement aux mers qui y conduisent. Mais en fait le thème de la mer est bien le plus restreint. Les récits qui se rapportent à elle ou aux franges maritimes des terres y sont rares et n'y tiennent au total qu'une place minime. Cette mer n'est que l'objet d'un intérêt tout relatif, parce qu'il faut bien y voyager. Mais le propos essentiel reste bien constitué par la description de l'Inde et de la Chine, mondes continentaux de vastes dimensions, et par le catalogue commenté de ceux de leurs produits qui prennent le chemin de l'Irak : ambre, camphre, pierres rares, métaux et bois précieux, soie, etc., contre lesquels on échange surtout du fer ; auquel s'ajoute l'indication des principales sources de nourriture et de boisson des pays considérés : noix de coco, riz ou froment, thé, etc. ; et d'abondantes données sur les mœurs et les institutions de ces mondes étrangers, destinées à faciliter la vie et à dicter la conduite des marchands. Cela se comprend si l'on tient compte des sources de l'ouvrage. Son information n'est pas demandée aux marins, mais aux commerçants. Si ceux-là voient toujours la mer en premier lieu et ensuite seulement la terre, et celle-ci d'ailleurs toujours à partir de la mer, les marchands au contraire franchissent la mer le plus vite possible et décrivent ensuite de l'intérieur les pays où ils séjournent. C'est à cette seconde catégorie qu'appartient essentiellement le contenu de la *Relation*... Ainsi s'explique son sérieux et

sa valeur. Tandis que les marins sont volontiers hableurs, colporteurs de contes difficilement vérifiables, les commerçants sont gens prudents, préoccupés de notations précises, accumulant des données utiles sur les produits locaux, les monnaies, les usages, qui conditionnent leur activité.

Ces contes de marins, il s'en trouve bien dans la « Relation... », mais ils n'y font encore que de timides apparitions. C'est l'histoire de la montagne d'argent, qui se situe au-delà des îles Andaman, déjà fortement développée par rapport à Ibn Khordâdbeh :

« Après ces îles sont des écueils qui ne sont pas sur la route directe : ils renferment, dit-on, des mines d'argent, mais sont inhabités. Tous les vaisseaux qui les cherchent ne les atteignent pas, car on ne se guide vers eux que d'après l'un d'eux, nommé al-Khochnâmî ³⁶⁸. Un navire qui passait par là, voyant cet écueil, se dirigea sur lui ; le matin venu, ils y allèrent en barque pour faire du bois à brûler, et allumèrent un feu : l'argent se mit alors à fondre et ils reconnurent que c'était là une mine. Ils en prirent avec eux ce qu'ils voulurent ; mais quand ils eurent embarqué la mer se déchaîna contre eux et ils jetèrent par-dessus bord tout ce qu'ils avaient emporté. Par la suite des gens organisèrent une expédition vers ce récif, mais ils ne purent le retrouver » ³⁶⁹.

On conçoit cet intérêt tout particulier en songeant qu'il y avait là une source éventuelle de profit exceptionnel, qu'un marchand digne de ce nom ne saurait négliger. Mais on aura remarqué la prudence du texte, qui insiste sur le caractère précaire des connaissances et ne transmet que par ouï-dire cette histoire de matelots. On voit de même apparaître, en de courts entrefilets, quelques autres récits de ce genre. Dans la mer de Harkand (golfe du Bengale), quand le vent d'Ouest souffle

« la mer bouillonne devant lui comme bouillonne une marmite et rejette de l'ambre en quantité : plus la mer est vaste et profonde, meilleur est l'ambre » ³⁷⁰.

Même s'il y a là une grosse exagération, ainsi d'ailleurs que dans un autre paragraphe où il est question de blocs d'ambre, rejetés par la mer, atteignant le volume d'une maison ³⁷¹, il y a là en tout cas une allusion exacte aux grandes tempêtes de la mousson d'été. Mais les animaux étranges, ou exotiques, sont généralement décrits avec une grande exactitude : baleinoptères et autres cétacés ³⁷², même si l'histoire de l'herbe et des coquillages qui poussent sur leur dos, conduisant les marins à les prendre pour des îles et à y ancrer leurs navires, avec les conséquences que l'on devine, paraît un peu forte (elle sera considérablement grossie et étoffée dans des textes ultérieurs) ; poissons volants ³⁷³ et sauterelles d'eau (c'est *l'Exocoetus nigripennis* Cuv., petit poisson volant ne dépassant parfois pas 10 centimètres de longueur et voletant en troupes, qui abonde dans les parages de Tourane et de la mer de Chine) ³⁷⁴. L'« animal marin qui sort de l'eau jusqu'à grimper aux cocotiers pour boire le liquide qui s'y trouve, après quoi il retourne à la mer ³⁷⁵ » n'est autre que le crabe des cocotiers. La « bête qui ressemble au crabe et qui se transforme en pierre dès qu'elle sort de l'eau », et dont on fait « un collyre pour soigner certaines maladies des yeux ³⁷⁶ » est effectivement un crabe dont la carapace se durcit après sa mort et qui était utilisé à cet effet dans la pharmacopée chinoise. Et les monstres restent tout à fait ordinaires. La « bête féroce qui engloutit les hommes » dans la mer de Harkand ³⁷⁷ n'est autre que le vulgaire requin, désigné par le terme *lokham* qui a encore cours pour lui dans les dialectes sud-arabiques.

Dès le milieu du IX^e siècle, la grande navigation est ainsi nettement établie, et ses itinéraires, comme ses modalités, apparaissent clairement. Les indications d'Ibn Khordâdhbeh et de la Relation..., jointes à quelques compléments qu'on peut tirer de géographes arabes ultérieurs (particulièrement Mas'oudî, qui avait personnellement visité l'Inde et l'Afrique orientale, et dont l'œuvre encyclopédique *Les Prairies d'Or*, écrite vers 947³⁷⁸, contient beaucoup de données sur les régions et les mers lointaines, bien que ses prétentions à avoir voyagé jusqu'en Asie du Sud-Est et en Chine paraissent fantaisistes ; Moqaddasî, qui écrit vers 985-990

et avait effectué une circumnavigation de l'Arabie ³⁷⁹ ; Marouazî, dont la compilation rédigée vers 1120 ³⁸⁰ préserve certains détails intéressants tirés de sources antérieures), permettent de reconstituer ses routes, ses rythmes, son trafic ³⁸¹.

La tête de la navigation se situait initialement au fond du Golfe, moins d'ailleurs dans la grande agglomération de Basra, fondation musulmane et centre commercial majeur mais où les navires de mer remontaient difficilement, qu'à Obolla, l'ancienne Apologus, à la bouche du canal qui la reliait au Tigre ³⁸². Devant les difficultés provoquées par l'envasement progressif des eaux de l'estuaire, elle se déplaça à quelque 600 kilomètres vers l'aval, sur la côte du Fârs, à Sirâf, qui en était le terminus principal au x^e siècle et jouissait alors d'une insolente prospérité, qui en faisait, bien qu'elle eût été édifiée sur une côte désolée où tout devait lui venir de la mer, la rivale en richesse de Basra et de Chirâz ³⁸³. Elle devait cependant décliner au XI^e siècle, après la chute de la dynastie bouyide, au profit de l'île de Qaïs (Qich en persan), quelque 200 kilomètres plus loin encore vers l'aval, qui la supplantait totalement aux XII^e-XIII^e siècles³⁸⁴, avant qu'elle retrouve une modeste activité de port régional du XIV^e au XVI^e siècle ³⁸⁵, à la suite de la ruine de Qaïs. Mais la fonction de relations commerciales lointaines s'était alors implantée plus à l'Est encore, dans l'île de Djaroun (Ormuz), contrôlant le resserrement du Golfe, où les Portugais la trouvèrent bien installée au début du XVI^e siècle ³⁸⁶. Cette migration toujours dans le même sens, vers l'entrée de la mer d'Oman, de l'origine de la route, liée essentiellement aux vicissitudes des centres continentaux du pouvoir, et des voies qui conduisaient vers eux, depuis les grands jours du califat de Bagdad jusqu'à ceux des Mongols d'Iran et à l'effondrement de ces derniers, n'affectait pas dans son principe la navigation maritime proprement dite.

Pour celle-ci, deux itinéraires de base se présentaient alors : une route côtière, qui suivait les sinuosités des rivages de l'Inde et qui, présentant l'avantage d'éviter la haute mer, avait l'inconvénient d'être plus longue et surtout d'exposer les marchands à de nombreuses possibilités d'attaques de pirates, toujours à l'affût³⁸⁷; et une route directe qui, partant des côtes de l'Oman et mettant à profit les vents réguliers de la mousson d'hiver, conduisait directement à la côte du Malabar, où se développent de bonne

heure des communautés musulmanes ³⁸⁸, et à la pointe méridionale de l'Inde. C'était celle, beaucoup plus rapide, que choisissaient normalement les navires se dirigeant vers l'Extrême-Orient, et que décrit, notamment, la Relation... attribuée au marchand Solaïmân. Sur cette route se présentaient les archipels des Laquedives et des Maldives, d'ailleurs profondément différents aux points de vue ethniques et culturels (les premières étant peuplées par des Dravidiens de langue Malayalam et de religion indhoue, les secondes par des Cinghalais de langue indo-européenne et de religion bouddhiste). Encore mentionnées de façon indistincte par la Relation... ³⁸⁹, qui les désigne seulement comme « de nombreuses îles », elles sont soigneusement distinguées au XI^e siècle par Birounî qui, vers 1030, les dénomme d'après leurs produits principaux : « îles des fibres de coco » (Laquedives) et « îles des cauris » (Maldives) ³⁹⁰. Exposés de plein fouet à l'impact prolongé des navigateurs musulmans, les archipels étaient destinés à entrer tous les deux dans la sphère de l'Islam, le premier à une date imprécise mais avant le XIII^e siècle, le second à partir de la conversion de leur roi en 1153³⁹¹. Bien que l'initiateur en ait été pour ces derniers un cheikh malékite, pour les premiers un habitant du Hedjâz, c'est le rite chaféïte, prépondérant dans l'Arabie méridionale du Yémen à l'Oman, qui s'est imposé dans l'un comme dans l'autre, témoignant des relations commerciales et humaines continues avec la péninsule, très actives au XIV^e siècle lorsque Ibn Battouta visita les Maldives en 1343-1344 et 1346, y observant leurs exportations vers Aden, parmi lesquelles le poisson séché, à côté des spécialités précitées, tenait une place capitale ³⁹². On parvenait ainsi à la côte du Malabar, où le principal port était Koulam Mali. Au-delà venait Ceylan, dont les géographes arabes de l'époque classique ont déjà une très bonne connaissance, décrivant avec précision sa physionomie, ses productions (pierres précieuses, perles, aloès, épices, etc.) et sa société, qui semble avoir fait preuve envers les Musulmans d'une grande tolérance ³⁹³.

Ensuite les données deviennent moins sûres ³⁹⁴. La mer du Bengale pouvait être contournée par le Nord, en longeant les côtes, mais, comme la mer d'Oman, était plutôt traversée directement, en prenant connaissance, sinon des Andaman, évitées notamment à cause de leur population réputée cannibale ³⁹⁵, du moins des Nicobar (*Landjabâlous*), pour prendre terre sur

la côte occidentale de la Malaisie, où l'escale principale était le port de Kalâh (sans doute l'actuelle Keddah). Mais la péninsule était considérée comme une île et l'on ignorait son rattachement au continent par l'isthme de Kra. Sa côte occidentale était d'ailleurs beaucoup mieux connue que sa côte orientale après le passage du détroit de Malacca. Les données sur Sumatra, mentionnée de bonne heure sous le nom de Ramny (un de ses royaumes), avant de l'être au XV^e siècle sous son nom actuel, sont bien meilleures que celles sur Java, pour laquelle l'assimilation à l'île de « Zâbadj », signalée par les textes, prête à contestation ³⁹⁶, et qui de toute façon semble n'avoir guère été connue que par ouï-dire, grâce aux racontars des marins indigènes. Ceux-ci, il est vrai, pouvaient donner des indications précieuses sur des terres lointaines. Djâhiz, en ce même IX^e siècle, prétendait que le petit du rhinocéros, pendant la gestation, sortait du ventre de sa mère pour paître et y rentrait ensuite³⁹⁷, et cette information curieuse ne peut résulter que d'une confusion avec le kangourou, dont les navigateurs musulmans auraient ainsi entendu parler à l'époque par des Indonésiens ayant fréquenté l'Australie.

La route vers la Chine se poursuivait, après l'île de Tiyouman près de la côte orientale de la péninsule Malaise, par les rivages du royaume de Çanf (Tchampa, partie orientale de l'Indochine), d'où l'on gagnait Khân fou (Canton), soit directement, soit, comme toujours, en longeant les côtes. C'était le grand emporium terminal, avec des colonies musulmanes importantes au milieu du IX^e siècle. De Chine parvenaient ainsi des soieries, du camphre, du musc, des épices, échangés contre des tissus de prix (lin, coton ou laine), des tapis, des objets de métal ou même du fer brut, et des monnaies. Les côtes situées plus au Nord n'étaient cependant pas inconnues des navigateurs musulmans. Ibn Khordâdhbeh mentionne les ports de *Khândjou* (Tchouan Tcheou) et *Qânthou* (Hang Tcheou, encore au Sud de l'embouchure du fleuve Bleu), sans spécifier que les Musulmans les fréquentaient mais cela paraît implicite. Enfin ceux-ci connaissaient la Corée (désignée par le nom d'*Al-Chîla* ou *Al-Sîla*, du nom de l'un des royaumes de la péninsule, abattu seulement en 935 par la dynastie Koryou dont dérive le nom actuel). La Relation..., qui parle du pays comme d'« îles », ce qui a conduit un ancien traducteur à l'identifier faussement avec le Japon ³⁹⁸, et indique simplement en fait qu'on y

parvenait en coupant à travers la mer, précise ³⁹⁹ que ses habitants sont vassaux de la Chine mais que « nul de nos gens n'est arrivé jusqu'à eux, qui puisse nous en parler ». Ibn Khordâdhbeh, quant à lui, semblait indiquer que des Musulmans s'y étaient établis et trouvaient le pays agréable ⁴⁰⁰, et il a été repris sur ce point par de nombreux auteurs postérieurs. Maqrîzî pour sa part ⁴⁰¹ a conservé une tradition suivant laquelle des Alides s'étaient réfugiés dans le pays dès les premiers jours de l'Islam. De nombreux textes coréens confirment ce fait et font allusion à des Musulmans établis en Corée depuis le X^e siècle et même jusqu'à la fin du XIV^e siècle ⁴⁰². En revanche il est évident que ceux-ci n'ont jamais eu connaissance du Japon autrement que par ce que leur en disaient les Chinois de Canton⁴⁰³.

Les rythmes et le calendrier du voyage peuvent être reconstitués. On quittait le fond du Golfe en septembre ou octobre, les rivages de l'Arabie dans la seconde quinzaine de novembre, de façon à être poussé par la mousson d'hiver de Mascate vers les côtes du Malabar. Là on attendait la fin de la saison des typhons du golfe du Bengale pour se lancer en janvier vers la Malaisie. Après quelques semaines à Kalâh on trouvait encore des vents favorables pour traverser le détroit de Malacca, avant de remonter vers le Nord en avril-mai, avec la mousson d'été alors qu'elle est encore légère, avant son plein par lequel le voyage devenait difficile. Après un été à Canton on repartait vers la Malaisie avec la mousson d'hiver entre octobre et décembre, pour traverser à nouveau le golfe du Bengale en janvier. On atteignait Mascate ou un autre port de la côte arabe avec les premières brises de la mousson d'été, et les navigateurs disposaient ainsi d'un été à la maison avant le prochain voyage. La durée totale de l'aller et retour était d'environ vingt mois. C'était une expédition longue, hasardeuse, non dénuée de périls, mais somme toute assez bien balisée et où, sauf fortune de mer, on ne s'écartait guère de contrées connues.

Nous sommes moins bien renseignés, en l'absence de textes spécifiques, sur l'autre grande orientation de la navigation musulmane : la côte orientale de l'Afrique ⁴⁰⁴. Il ne fait cependant aucun doute que l'activité, dans cette direction également, fut précoce et intense. Les chroniques qui ont été conservées, notamment le *Kitâb al-Zanoudj*⁴⁰⁵ (dans un manuscrit de la fin du XIX^e siècle seulement) ; la chronique de Kilwa (sur la côte de Tanzanie à 250 kilomètres au Sud de Dar es-Salam)⁴⁰⁶, qui date de 1530 environ ;

d'autres encore⁴⁰⁷ ; font référence à l'arrivée très précoce de Musulmans sur ces rivages, où ils se seraient installés dès la fin du VII^e siècle, jetant les semences de la vie urbaine, soit à la suite d'expéditions organisées par l'autorité califale, soit par exode de réfugiés hétérodoxes ⁴⁰⁸. Même si d'autres conceptions ont pu être élaborées pour l'origine de ces cités ⁴⁰⁹, et bien que la plus ancienne inscription datée (à Zanzibar) remonte à 1107 seulement⁴¹⁰, plusieurs monuments fouillés ont bien fourni des témoignages qui semblent probants d'une tradition architecturale d'âge omayyade ou abbasside précoce ⁴¹¹. Mas'oudî, qui fit en 916-917 le voyage de l'Oman jusqu'à l'île de Qanbalou (sans doute Pemba, plutôt que Zanzibar, ou même Madagascar, avec laquelle on l'a parfois identifiée ⁴¹², nous rapporte qu'elle était alors gouvernée par un souverain musulman, bien que la population fût encore en partie idolâtre, et il semble rapporter sa conquête à la même époque que celle de la Crète, soit à la fin des temps omayyades. Les relations commerciales, à partir de l'Oman et de Sirâf, sont décrites par lui comme régulières, bien qu'il considère cette mer comme la plus périlleuse de celles sur lesquelles il avait navigué, et y mentionne spécifiquement un naufrage corps et bien d'un équipage sirâfien ⁴¹³. Nous savons peu de choses sur la route, qui devait sans doute suivre au plus près, comme encore aujourd'hui (voir p. 438 sqq) les côtes de l'Arabie méridionale et de l'Afrique du Nord-Est jusqu'au cap Gardafoui, car le trajet plus direct par la pleine mer était en outre rendu périlleux par les pirates de Socotra, île restée alors chrétienne et où relâchaient les pirates indiens qui s'en prenaient à cette navigation ⁴¹⁴. Le terme de celle-ci, avant les terres plus ou moins mythiques des Ouâq-Ouâq (voir plus loin p. 108), était le pays de Sofâla⁴¹⁵, notion qui devait désigner, à l'époque, non pas la ville déjà très méridionale (20° Sud) de ce nom mentionnée plus tard et reconnue par les Portugais au début du XVI^e siècle, mais la contrée commençant aux environs du sixième degré de latitude Sud ⁴¹⁶ et jusqu'aux environs du cap Delgado. Les données géographiques restent d'ailleurs de ce côté très imprécises, les seules évaluations chiffrées, fondées par les matelots sur les durées de trajet, n'étant, comme le signale Mas'oudî lui-même, que « simple conjecture et non estimation rigoureuse ⁴¹⁷».

Le principal objet de ce trafic était évidemment constitué par les esclaves noirs (*Zandj*), déjà suffisamment nombreux en Mésopotamie pour

s'y révolter à deux reprises dès la fin du VII^e siècle, bien avant la grande rébellion qui fit trembler le califat abbasside à partir de 869⁴¹⁸. C'est à eux, à ce matériel humain qui intéressait au premier chef les marchands et les acheteurs, que se rapportent la plupart des indications données par les auteurs musulmans, de cette période ou plus tardifs, sur ces pays. Celles-ci ⁴¹⁹ fourmillent de données très générales, présentées souvent d'ailleurs de façon assez confuse, sur les habitants, les genres de vie et les productions. On détaille ainsi avec complaisance les divers genres d'eunuques que le pays pouvait fournir aux harems moyen-orientaux ⁴²⁰, et on multiplie les appréciations au sujet de ces Zandj, qui étaient en effet « des hommes vigoureux et propres à supporter les travaux pénibles⁴²¹ ». Mais s'y ajoutaient également (en 945) « l'ivoire, l'écaille de tortue, les peaux de panthère et l'ambre ⁴²² ». Ici encore les préoccupations mercantiles aboutissaient à des données concrètes.

DES MATELOTS ET DES MONSTRES

Mais, très vite, le ton va changer. Vers 915 déjà, soit moins de trois quarts de siècle après le texte d'Ibn Khordâdbeh et la *Relation...* qui marquent l'apogée de la grande navigation abbasside, un certain Abou Zaïd, de Sirâf, entreprit d'écrire un « Supplément » à la *Relation...* ⁴²³. L'auteur n'était ni voyageur ni marin. C'était un érudit que la géographie intéressait et qui se préoccupait avec beaucoup de soin de collecter des informations précises, qui seront d'ailleurs largement reprises un peu plus tard par Mas'oudî. Mais on voit apparaître chez lui, par rapport au texte qui lui sert de base, des traits nouveaux, qui ne cesseront de s'amplifier par la suite. La première caractéristique, c'est le rôle accru que jouent, par rapport aux données des commerçants, les récits de marins, et dont témoignent en particulier les développements sur les conditions de la navigation ou les techniques de construction des navires ⁴²⁴. Les informateurs ont partiellement changé. Et avec eux augmente déjà considérablement la part du merveilleux. Les thèmes sont élargis dans le sens de la fabulation. La rédaction, en même temps, prend une allure plus littéraire, dépasse la sécheresse factuelle de la *Relation...* pour prendre l'aspect d'un récit continu et se mouler dans les règles de la culture islamique. C'est

qu'apparaît enfin une tendance très nette à l'affirmation de la supériorité du monde musulman. Le discours devient incisif, la condamnation des mœurs des pays lointains se fait péremptoire. La méconnaissance du contexte local réel va désormais de pair avec le repli sur un sentiment d'autosatisfaction. L'exaltation religieuse et culturelle se manifeste aux dépens de la réalité objective. Les mondes ainsi décrits sont, certes, insolites et merveilleux, mais avant tout barbares et méprisables. « Louons Dieu qu'il nous ait purifiés de tels vices », par lesquels les étrangers « croient s'acquérir des mérites », dit Abou Zaïd à propos des rois qui prostituent leurs filles ou des hommes qui se mutilent par esprit de bravade ⁴²⁵.

Cette transformation est l'expression d'événements historiques. En 878 Canton a été mise à sac, au cours d'une guerre civile chinoise, par les forces d'une armée rebelle. De nombreux Chinois ont été massacrés mais aussi les marchands étrangers dont Abou Zaïd, qui rapporte le fait, évalue le nombre à plus de 120 000 personnes. Même si le chiffre est très exagéré, il n'en est pas moins significatif à la fois de l'importance des colonies musulmanes alors établies dans la ville et de la catastrophe qui les affecta. De toute façon c'était l'époque du déclin des deux grands empires. Celui des T'ang ne se releva pas de cette crise et la Chine, après la fin de la dynastie, sombra dans une complète anarchie entre 907 et 960. L'Empire Abbasside, quant à lui, a commencé à décliner à partir de 850, se débat à partir de 870 dans les troubles de la révolte des esclaves Zandj dans le Bas-Irak, et doit affronter en 899 l'insurrection des Qarmates. De tout ceci résulte une modification des conditions du commerce ⁴²⁶. Les marchands étrangers, dont Abou Zaïd nous dit qu'un certain nombre avaient réussi à se maintenir à Canton après le désastre de la ville, doivent bientôt l'abandonner définitivement. On peut estimer que vers 900 la grande navigation directe avait cessé. Son terminus se replie alors vers le détroit de Malacca, et Kalâh devient le grand emporium où se rencontrent les commerçants des deux origines. C'est cette ville qui est désormais « le marché où se centralise le commerce de l'aloès, du camphre, du sandal, de l'ivoire, de l'étain, de l'ébène, du bois de brésil et de tous les épices et aromates⁴²⁷ ». De toute façon les courants de trafic, fondés surtout sur des produits de luxe, se sont sans aucun doute considérablement amoindris.

Les marchands résidents des pays lointains, ayant des agents commerciaux loin à l'intérieur des terres, ont cédé la place à des comptoirs portuaires fréquentés épisodiquement par des marins. Ce sont ces derniers, désormais, qui inspirent principalement les textes.

Quelques décennies seulement plus tard, le tournant décisif aura été pris. Les connaissances réelles vont peu à peu disparaître et ces terres lointaines vont entrer désormais dans le domaine des brumes, des légendes et des mythes. L'expression littéraire en est le « Livre des Merveilles de l'Inde » » (*Kitâb 'adjâ'ib al-Hind*) ⁴²⁸, ouvrage anonyme longtemps attribué, ici encore faussement comme dans le cas de la Relation..., à un certain capitaine Bozorg b. Chahriyâr, qui n'est en fait qu'un des nombreux marins sur les récits desquels il s'appuie. L'auteur, en effet, n'a visiblement jamais navigué. C'est un bourgeois d'une ville du Golfe, esprit avide d'histoires curieuses qui stimulent l'esprit et favorisent la digestion. C'est exclusivement un compilateur des histoires qu'on lui a rapportées. Le texte a été rédigé sans doute en 956-957 (les histoires datées se rapportent aux années 908-924 pour les voyages en Chine, et la date mentionnée la plus récente est 953-954). Un siècle après les données scrupuleuses de la Relation..., nous sommes désormais, et le parti pris en est affiché dans le titre lui-même, en plein merveilleux. Ces merveilles du monde, nous explique la préface de l'œuvre, sont localisées pour les neuf dixièmes dans l'Orient, qui mérite ainsi toute notre attention, et qui inclut, avec l'Inde, encore à peu près localisée, tout ce qui se trouve au-delà. Un demi-siècle plus tard, la part du légendaire sera encore accrue dans « L'Abrégé des Merveilles » (*Mokhtaṣar al-'adjâ'ib*), rédigé vers l'an 1000 par un certain Ibrâhîm b. Ouâṣîf Châh ⁴²⁹, véritable « encyclopédie de l'insolite » où les histoires de l'Orient sont accolées à toutes les légendes de l'Égypte pré-islamique qui en est la terre d'élection. Ces histoires se retrouveront dès lors dans toute la littérature géographique postérieure, plus ou moins déformées et amplifiées, envahissant ainsi sans contestation tout le champ de la littérature objective ⁴³⁰.

L'essentiel c'est bien désormais la mer ⁴³¹, qui est « un autre monde » dont les êtres séjournent « dans les creux des rochers et dans des fourrés, des forêts, des arbres effrayants, bien plus effrayants et plus grands que ceux que nous avons sur terre ». À sa limite le navire, sous Canope, est

entraîné, par une masse d'eau déclive qui lui interdit tout retour, vers des îles inconnues, peuplées de créatures étranges (voir p. 135 « Aventures de mer. 2-6 »). Toutes ces contrées, la mer comme les îles, sont en effet le domaine d'un bestiaire surprenant, d'animaux plus ou moins fabuleux dont certains ont des bases réelles : baleines et autres grands cétacés ; grandes tortues de mer de vingt coudées de tour ; crabes, poissons-scies et poissons volants ; oiseau *samandal*, de la taille d'un pigeon, qui peut entrer dans le feu, et c'est évidemment notre salamandre ⁴³² ; mais dont d'autres s'en sont à peu près totalement écartés : serpent mangeur d'éléphants, qui s'abstient cependant de consommer les défenses, trop indigestes, alors sources de fructueux profits pour les marins qui viennent les recueillir ⁴³³ ; dragons et quadrupèdes bisexués de toutes sortes ; et surtout oiseaux gigantesques parmi lesquels le premier rang est sans aucun doute tenu par l'oiseau-*rokh*, promis plus tard à une belle fortune dans les contes de Sindbâd.

C'est un bien intéressant animal, dont il est possible de suivre quelques développements ⁴³⁴. On semble ne l'avoir connu tout d'abord que par ses plumes, gigantesques et creuses, au point qu'on se servait de leurs tuyaux comme réservoirs d'eau. Leur contenance, cependant, prêtait à discussion : 2 outres, ou 12, ou 25, en différents passages du seul *Livre des Merveilles*... ⁴³⁵. Il est vrai qu'au XIV^e siècle, chez Al-Ouardî (vers 1340), la plume du petit du *rokh*, encore dans l'œuf, aura déjà une contenance de 9 outres ⁴³⁶. Quant aux plumes de l'animal, elles étaient alors, d'après Dimachkî (vers 1323) exportées sur le marché d'Aden ⁴³⁷. L'oiseau lui-même, dans les *Merveilles*... est encore anonyme. Mais c'est bien déjà l'un d'eux, dans une île des parages de Ceylan, aux pattes duquel s'accroche un naufragé (comme plus tard Sindbâd dans son second voyage) qui pourra ainsi regagner l'Inde ; un autre encore, « gros comme un taureau », qu'assomment des marins perdus en route vers la Chine, qui perdront d'ailleurs tous leurs poils pour avoir consommé sa chair ; un autre encore, au pays des Zandj, qui saisit et dévore un éléphant ⁴³⁸. Au XIII^e siècle il porte désormais son nom chez Ibn Sa'îd (1208 ou 1214-1274 ou 1286), qui le connaît dans l'île de Qomr (voir plus loin p. 106). Il couvre un bourg de l'ombre de ses ailes mais ne peut encore enlever de ses serres que de petits éléphants ⁴³⁹. Chez Dimachqî (mort en 1327), et toujours dans cette île de

Qomr (ou Malây), ses œufs ont la taille d'une coupole. Des navigateurs égarés s'en sustentent largement, mais l'oiseau, furieux, revient, s'empare d'un très gros rocher et cherche à le précipiter sur le navire. Nos matelots font force de rames, s'aident du vent et réussissent à l'éviter, mais l'oiseau continue sa poursuite jusqu'à la nuit ⁴⁴⁰. Dans Al-Ouardî⁴⁴¹ l'œuf est devenu un dôme immense, blanc, étincelant, et d'une hauteur de plus de 100 coudées. Le rocher précipité sur le navire, et qui tombe derrière lui, produit dans la mer un immense bouillonnement. Mais les navigateurs s'échappent encore car « Dieu les avait prédestinés à sortir sains et saufs de ce danger ». Ibn Battouta, quant à lui, verra le *rokh*, pris pour une montagne dans la mer, en revenant de Chine vers Sumatra, sans doute en 1347⁴⁴². Dans les contes de Sindbâd peuvent se suivre ces amplifications. Dans le cinquième voyage le poussin du *rokh*, sorti de l'œuf, n'a encore que la taille d'une bufflesse adulte. Ce sont les oiseaux mâle et femelle qui projettent des rochers sur le navire et celui-ci, désormais moins chanceux, est brisé par l'un d'eux. Mais dans le deuxième voyage la circonférence de l'œuf atteint cinquante pas. L'adulte, dans une version, enlève la charogne d'un mulet embroché par un rhinocéros ⁴⁴³. Mais une autre, transmise par un des premiers traducteurs européens, va beaucoup plus loin en faisant enlever par l'oiseau à la fois un éléphant et le rhinocéros qui l'avait transpercé de sa corne ⁴⁴⁴. Marco Polo, quant à lui, s'était contenté d'en parler par ouï-dire, évidemment sur la foi des navigateurs musulmans, et l'avait placé à Madagascar ⁴⁴⁵, ce qui a donné à penser qu'il y avait dans le *rokh* une réminiscence de l'*Aepyornis*, le grand oiseau-coureur de l'île, connu seulement à l'état fossile, mais qui a survécu au moins jusqu'aux environs de l'an 1700 ⁴⁴⁶ et dont les oeufs, comme les ossements, sont restés abondants.

En fait il est probable que dans l'image du *rokh* se sont greffées successivement diverses légendes, notamment celles qui avaient cours, depuis l'Antiquité méditerranéenne, relatives aux griffons et à d'autres oiseaux-monstrueux ⁴⁴⁷, et qui y ont connu leur dernier refuge. L'amalgame final s'est sans doute opéré en Malaisie, d'où semble originaire le nom de l'animal, qui supplante relativement tardivement d'autres désignations (l'*anqâ* arabe, peut-être également d'origine malaise, et le *simourgh* persan)

UNE GÉOGRAPHIE INCERTAINE

D'autres animaux exotiques restent réels. Mais les indications géographiques à leur sujet deviennent de plus en plus fantaisistes. Ainsi les girafes apparaissent à Sumatra, par confusion entre le nom arabe de la bête (*zarâfa*) et celui d'un animal fabuleux à huit pattes connu dans le folklore indien (*çarabha*) ⁴⁴⁹. Dimachqî les signale même à Ceylan, pourtant bien connue antérieurement, où la même légende aura été transportée ⁴⁵⁰. Les éléphants, quant à eux, se multiplient en Chine, où ils sont désormais considérés comme « nombreux » et où on leur fait porter des charges ⁴⁵¹. On pourrait aisément multiplier les exemples de cette dégradation des connaissances géographiques concrètes. Relevons, à propos du rhinocéros-kangourou précédemment cité (p. 97), que Mas'oudî ⁴⁵², dès 943, s'étant enquis auprès des navigateurs de son temps (« gens de Sirâf et d'Oman ») et de « négociants qu'il avait connus dans l'Inde », au sujet de l'information de Djâhiz, n'obtint que des témoignages de stupéfaction. Les contacts avec des Indonésiens ayant eu connaissance de l'Australie avaient apparemment cessé.

Les pays les plus lointains vont ainsi s'ensevelir peu à peu dans les brumes. Telle la Corée. Les premiers successeurs d'Ibn Khordâdbeh (Ibn Rosteh et Mas'oudî) se contentent, à ce sujet, de le recopier. Maqdisî cependant, dès 966, ne connaît plus le pays que comme « une ville », dont il ne sait d'ailleurs pas le nom. Et au XII^e siècle on verra Idrîsî confondre le pays avec les îles Ouâq-Ouâq (voir plus loin p. 108) où l'or est si abondant qu'on en fait les chaînes des chiens et les colliers des singes ⁴⁵³. Un peu plus tard Qazouinî brode largement, d'après les bonnes impressions transmises par les premiers informateurs, et parle d'un véritable paradis terrestre, un pays de cocagne réputé pour la douceur de ses eaux, l'excellence de son sol et l'abondance de ses produits, exempt de maladies et où les malades des autres pays viennent chercher la guérison. Ceux qui y parviennent ne veulent plus le quitter ⁴⁵⁴. Dimachqî en rajoute encore, avec des mines de pierres précieuses, sans compter « la beauté des femmes ⁴⁵⁵ ». Il est évident qu'on n'a plus sur la contrée aucune information nouvelle et

récente.

Sur la Chine elle-même les données deviennent hésitantes. Aucune description approfondie n'en sera donnée après celles de la Relation... et d'Abou Zaïd. « Nous n'avons vu personne qui y soit allé et qui ait pénétré dans l'intérieur. Les nouvelles n'en atteignent que le bord qui est le pays connu sous le nom de Djâoua », écrira Yâqout en 1224 dans son grand *Dictionnaire des Pays* ⁴⁵⁶. De l'incohérence des informations qu'apportera, au siècle suivant, Ibn Battouta, on peut tirer la conclusion que le voyageur, contrairement à ce qu'il prétend, n'a jamais été personnellement en Indochine et en Chine, et que son texte est fondé sur des racontars de plus en plus suspects⁴⁵⁷. Les connaissances un tant soit peu précises ne dépassent plus guère à cette époque l'Inde et Ceylan.

Du côté du littoral africain la situation reste meilleure en apparence. Entre Mas'oudî qui écrit au milieu du X^e siècle et Idrîsî qui compile sa géographie deux siècles plus tard, le nombre des noms de lieux connus sur cette côte jusqu'à Sofâla s'est accru d'une quinzaine ⁴⁵⁸, dont la plupart peuvent être encore aujourd'hui localisés. La signification historique de cet enrichissement toponymique est claire. La colonisation musulmane a progressé régulièrement vers le Sud, le long du rivage de l'Afrique orientale, pendant plusieurs siècles, par une série de relais successifs en provenance des établissements africains plus septentrionaux déjà installés aussi bien que d'Arabie et d'Iran. Son activité maximale semble se situer seulement vers 1100-1200 ⁴⁵⁹. La succession des types de céramique indique une prédominance des importations en provenance d'Iran (type *sgraffiato*) au XIII^e siècle, d'Arabie (Hadhramaout et Yémen) du milieu du XIII^e au milieu du XV^e siècle (période jaune et noire), avec une résurgence des apports persans (période bleue et blanche) au XV^e siècle ⁴⁶⁰, ceci sans préjudice de l'apparition des productions des Chinois qui témoigne, à partir du XIV^e siècle, de leur intrusion massive à cette époque (voir p. 125) sur la côte africaine. Dans l'ensemble les connaissances des géographes sur ce rivage restent satisfaisantes, et les récits fantastiques, de ce côté, sont à peu près absents. Un seul fait véritablement tache. En 1441 l'Egyptien Maqrîzî rencontre à La Mecque un cadî de Lamou (sur la côte actuelle du Kenya), qui lui apprend que depuis une quarantaine d'années les singes se sont emparés de la ville de Mogadiscio (quelque 500 kilomètres plus au Nord),

faisant régner la terreur dans les marchés et pénétrant dans les maisons pour violer les femmes ⁴⁶¹. L'histoire est un peu forte. C'est une facétie, très représentative de conversations bourgeoises, même entre de pieux personnages. On peut penser que notre cadi africain, auréolé du prestige de son origine lointaine, s'est « payé la tête » du crédule historien cairote. Cette côte restait évidemment lointaine et pouvait donner matière à de telles fantaisies. Ce texte détonne en tout cas totalement dans le reste de la littérature consacrée au sujet par les compilateurs sérieux.

Mais dès qu'on s'éloigne du rivage du continent on pénètre, de ce côté comme de l'autre, dans un monde fabuleux, celui des îles, où il est bien difficile de maintenir des repères. Là, au milieu des mers, l'imprécision s'installe définitivement. Elle gagne, d'abord, des archipels qui semblent avoir été antérieurement bien connus. Ainsi des îles Langabâloos (Nicobar), bien fréquentées, au temps d'Ibn Khordâdbeh et de la *Relation...*, par les marchands musulmans qui entretenaient alors avec leurs naturels des rapports commerciaux pacifiques. Cette tradition persistait chez Mas'oudî, et elle se retrouvera encore deux siècles plus tard chez Idrîsî ⁴⁶². Mais parallèlement on en voit s'installer une autre, toute différente. Dans Bîrounî, on ne fait plus avec les habitants que du « commerce muet », en laissant les marchandises sur le sol et en venant ensuite récupérer les produits déposés en échange. Quant aux invisibles habitants, peut-être sont-ce des djinns ? Mais notre auteur est plus porté à les considérer comme de dangereux anthropophages, par contamination évidente avec les Andaman voisines, dont on ne les distingue plus clairement, et avec l'« île de Bâloos » (ou Baros = pays Batak sur la côte Ouest de Sumatra), partiellement homonyme et dont les habitants étaient, dès Ibn Khordâdbeh, connus pour cannibales, et ces données se retrouveront dans Ibn Sa'îd au XIII^e siècle ⁴⁶³. Al Ouardî, au XIV^e siècle, recopiera, à peu d'intervalle et sans s'en apercevoir, les deux informations contradictoires ⁴⁶⁴.

Ces confusions vont être favorisées par des rapprochements de noms plus ou moins semblables qui conduiront à des assimilations hasardeuses, soutenues en outre par la conception, issue de Ptolémée, qui reliait l'Afrique à l'Extrême-Orient par une vaste terre australe, et entraînait ainsi à y faire voisiner allègrement les informations provenant des deux

continents. Au premier rang de ces « noms voyageurs » est celui de l'île de Qomr ⁴⁶⁵, qui, avec d'innombrables variantes graphiques et des vocalisations variées (Qomor, Qamor, Qomâr, Qimâr, etc.), sera appliqué tantôt à une région de l'Afrique continentale, montagne qui donne sa source au Nil (ce sont les « montagnes de la lune » de Ptolémée, d'un mot bantou traduit en arabe par *qamar*) ; tantôt à une île de « la mer des Zandj », et en ce cas c'est évidemment Madagascar, notamment chez Yâqout et Ibn Sa'îd, avec sa capitale Qomoriyya ; tantôt à une île proche de la Chine, en particulier chez Idrîsî, par assimilation avec le pays des Khmer dont le nom facilitait évidemment le rapprochement, et de civilisation raffinée visiblement extrême-orientale. Les traditions relatives à d'anciennes migrations des peuples sino-tibétains vers l'Asie du Sud-Est, et aux migrations malaises vers Madagascar, ont sans doute contribué également à ces inextricables mélanges, qui conduisent chez Ibn Sa'îd un peuple des Qomr (= Khmer) apparenté aux Chinois et originaire de l'Asie centrale, jusqu'à Madagascar et de là au cœur de l'Afrique ⁴⁶⁶. On sait que le nom, recueilli des navigateurs arabes par les Européens du XVI^e siècle, sera finalement attribué par eux à nos actuelles Comores ⁴⁶⁷. Le rapprochement géographique avec la mer de Chine va engendrer une confusion supplémentaire, notamment chez Dimachqî, entre cette île de Qomor et celle de Malây (à l'origine sans doute la péninsule malaise), cette dernière étant, chez lui, en des passages différents, tantôt une île distincte, tantôt la même que la précédente, Malây devenant alors une ville qui en est la capitale ⁴⁶⁸.

Enfin d'autres îles vont apparaître, créées de toutes pièces le plus souvent, contrées mythiques dont le tableau va progressivement se charger et s'enrichir. Certaines d'entre elles sont encore, à l'origine, grossièrement localisées. Dans le royaume de Djâouaga (= Java), où règne « le Maharâdja » (« le Grand Roi »), se trouve l'île de l'Antéchrist, Brathâyil ou Barthâyil, que le premier voyage de Sindbâd connaît sous le nom de Kâsil. Ibn Khordâdhbeh sait déjà que chaque nuit « elle retentit du son des instruments à cordes et des tambours » et que « les navigateurs prétendent que l'Antéchrist y demeure » ⁴⁶⁹. Mas'oudî précise et multiplie les instruments de musique, parmi lesquels on reconnaît des flûtes, des luths, des tambours. S'y ajoutent « des pas cadencés et des battements de mains

». Tous ces sons d'ailleurs « sont doux et agréables », et « en prêtant une oreille attentive on distingue parfaitement les sons sans les confondre » [470](#). Mais il faut bien donner une figure à ces musiciens. Ce sera fait dans *Les Merveilles de l'Inde* où « les visages des habitants ressemblent aux boucliers à double cuir, et leurs oreilles sont fendues ». La musique maintenant y est continuelle, de nuit comme de jour, dans « les montagnes qui sont au centre de l'île » [471](#). Qazouînî reproduit cette description [472](#) en précisant qu'il s'agit de « petits hommes imberbes, à visage humain avec les oreilles percées, les cheveux tressés comme ceux des femmes ». Dans cette île on vend du girofle, et c'est pour cette raison que les matelots y abordent, pratiquant avec les naturels un commerce muet. Dimachqî, qui les situe avec précision « au-delà de l'Équateur », sait que ces gens « ressemblent aux Turcs », avec « des cheveux longs comme les crins des chevaux ». À la musique s'ajoutent également « des cris effroyables ». On dit que l'Antéchrist sort d'une île pour se rendre à cette montagne et retourne ensuite dans son île. D'après d'autres, cependant, tout ce tapage serait dû à un démon maudit [473](#). Al-Ouardî compilera soigneusement toutes ces données. Il s'était trouvé cependant entre-temps un esprit sceptique. Ibn Sa'îd remarque qu'« aucun des voisins ou des voyageurs ne peut pénétrer dans les îles de cette mer et que les discours que l'on tient au sujet de ses habitants et de l'île de l'Antéchrist sont à considérer comme des contes. Le Créateur est grand ! » [474](#). Plus plaisante, dans la même région, apparaît l'île des Roses. Un navigateur de Sirâf, dont Qazouînî rapporte les propos, dit à leur sujet :

« J'étais sur l'une des îles du Djâouaga et je vis de nombreuses roses rouges, jaunes, bleues et d'autres couleurs. Je pris un morceau d'étoffe rouge et mis dedans quelques roses bleues. Lorsque je voulus les emporter, je vis du feu dans l'étoffe qui consuma toutes les roses qui s'y trouvaient mais l'étoffe ne brûla pas. Je questionnai les gens du pays à ce sujet et ils me dirent : " Ces roses ont beaucoup de propriétés utiles, mais il est impossible de les emporter hors de la roseraie " » [475](#).

Al-Ouardî répète l'histoire, mais en ajoutant, dans un autre passage, un

récit supplémentaire qui vient apporter à ces fleurs la bénédiction céleste :

« Le cadi 'Ayâd... dit... que, dans cette île, il y a des roses rouges sur lesquelles est écrit en blanc : Il n'y a pas d'autre Dieu qu'Allah et Mohammad est le prophète d'Allah ! Et cette inscription existe par la puissance divine » [476](#).

Il est d'autres îles, enfin, qu'avec la plus grande perspicacité on ne sait où situer, parmi les quelque 27 000, peuplées ou non peuplées, que renferme la mer Extérieure [477](#). C'est ainsi l'île des Nasnâs, habitée par les débris de ce peuple, faits « comme une moitié d'homme », qui n'ont qu'une main et un pied [478](#). C'est l'île des Roud, gens qui « ont des ailes, des poils et des trompes affilées, qui s'envolent et reviennent dans l'île » et dont « on dit que ce sont d'anciens satans » [479](#). C'est l'île de Ghâmis (« le submergé ») « bête arrondie comme une boule, qui pousse un cri terrible ; sans qu'on sache d'où sort sa voix » et dont on prétend « qu'elle reste six mois dans la mer et que, pendant six mois, elle est visible dans cette île ». Mais « on ne sait ni ce qu'elle mange ni d'où elle tire sa nourriture » [480](#). C'est encore l'île de la Pyramide, ou d'un château présentant cette forme, où quiconque y aborde s'endort d'un sommeil léthargique qui conduit à la mort. Alexandre, il est vrai, la visita au cours de ses voyages, et ce grand conquérant put en revenir, mais on sait qu'un roi de Perse, moins chanceux, y périt avec la plus grande partie de sa suite [481](#).

LES ÎLES OUÂQ-OUÂQ

Les plus remarquables de ces terres fabuleuses seront assurément les îles (ou le pays des) Ouâq-Ouâq, qui, du IX^e au XVI^e siècle, ne cesseront, sous leurs divers avatars, de remplir les pages des géographes et des encyclopédistes [482](#). Elles apparaissent, encore timidement, aux confins de l'univers, « à l'Orient de la Chine », dans Ibn Khordâdhbeh [483](#). Elles n'y sont encore que le pays de l'or, « tellement riches » en ce métal « que les habitants fabriquent », avec lui, « les chaînes de leurs chiens et les colliers de leurs singes. Ils portent des tuniques brochées d'or ». Leur seul autre produit signalé est « du bois d'ébène d'excellente qualité ». C'est là

l'Eldorado que les aventuriers d'Orient ou d'Occident, de toutes les époques, ont imaginé au-delà du monde connu et où ils vont chercher

... le fabuleux métal
que Cipango mûrit en ses mines lointaines [484](#).

Et c'est bien sans doute à l'origine, par une remarquable convergence, au Japon, qu'il faut aller les chercher, avec M. J. de Goeje, le savant éditeur hollandais des géographes arabes, qui a observé que leur nom était celui-même, et la transcription arabe exacte, de celui du Japon dans le dialecte chinois de Canton (*wo-kwok*), où les navigateurs musulmans l'auront entendu pour la première fois [485](#). La *Relation...*, ainsi que le « Supplément » d'Abou Zaïd, épris, on l'a vu, de données concrètes, ne mentionnent pas ce pays dont les marchands arabes et persans n'avaient évidemment pas de connaissance directe. On leur attribuera cependant, par la suite, outre l'or, des productions classiques et bien répertoriées : ébène certes [486](#) ; mais aussi d'autres, dont l'*Abrégé des Merveilles*, pratique pour une fois, donnera une énumération complaisante : aloès, musc, cinnamome, et toutes sortes de marchandises et de curiosités [487](#). Ce thème de l'or ne cessera d'être repris par la suite [488](#), avec quelques adjonctions supplémentaires, telle celle qui, dans l'*Abrégé des Merveilles*, y voit « l'or abondant au point que les habitants font en or les rênes de leurs montures, leurs armes, les chaînes de leurs chiens, et qu'ils portent des chemises tissées d'or [489](#) ». Mais cette prodigalité insensée mérite évidemment une explication rationnelle. Elle est trouvée par Dimachqî. C'est à cause du manque de fer, que la population estime comme les autres peuples l'or [490](#). Les choses en viennent au point que pour Al-Ouardî (vers 1340) « les chefs de l'île font faire avec l'or des briques avec lesquelles on construit ensuite, avec art et solidité, des forteresses et des maisons ». Leur reine (voir plus loin) a naturellement un trône d'or et des chaussures d'or [491](#).

Tout ceci reste, somme toute, jusqu'ici, assez banal, et le mythe de l'Eldorado a partout suscité des rêveries de ce genre. Mais voici une autre particularité, bien plus étrange, qui apparaît pour la première fois dans les

Merveilles de l'Inde :

« Au pays des Ouâq-ouâq... on trouve un grand arbre aux feuilles rondes et quelquefois oblongues, qui porte un fruit analogue à la courge, mais plus grand et offrant quelque apparence d'une figure humaine. Quand le vent l'agite, il en sort une voix. L'intérieur est gonflé d'air comme le fruit de l'*ochar*. Si on le détache de l'arbre, il s'en échappe aussitôt du vent ; et ce n'est plus qu'une peau. Un matelot voyant un de ces fruits, dont la forme lui plaisait, en coupa un pour l'emporter ; mais il se dégonfla à l'instant, et ce qui resta entre les mains de l'homme était flasque comme un corbeau crevé » ⁴⁹².

L'*ochar* est bien connu. C'est l'asclépiade (*Asclepias procera (gigantea)*) ⁴⁹³. Et l'indication est encore tout à fait plausible. Mais très vite le bruit que fait le fruit en se dégonflant va être assimilé à un cri humain, et ce sera le nom même des îles en question, qui a effectivement toute l'allure d'une onomatopée et peut être aisément confondu avec un bruit d'éclatement. Un peu plus tard le grand encyclopédiste Bîrounî (vers 1030) refuse encore d'admettre l'histoire, qui court de son temps, selon laquelle ces îles lui doivent leur nom :

« L'île de Ouâq-Ouâq... n'a pas été ainsi appelée, comme le croit le vulgaire, d'un arbre dont les fruits auraient la forme d'une tête humaine, poussant le cri de *Ouâq-Ouâq* : Ouâq-Ouâq est son véritable nom » ⁴⁹⁴.

Mais cette critique rationnelle sera vite emportée dans le torrent des prodiges. Deux siècles plus tard, dans Qazouînî

« Elles [les îles] sont au nombre de seize cents et... elles sont appelées ainsi parce qu'on y trouve un arbre produisant des fruits ressemblant à des femmes pendues à l'arbre par les cheveux. Quand [ce fruit à forme humaine] est mûr, il produit un cri semblable à celui [du mot] *ouâq ouâq*. Les indigènes comprennent le sens de ce bruit et en tirent de fâcheux présages » [495](#).

Dans Ibn Sa'îd, qui se réfère faussement à Mas'oudî, la forme devient réalité :

« Il s'y trouve un arbre qui produit un fruit semblable à l'*abrandj* et qui donne naissance à des jeunes filles suspendues par les cheveux : chacune pousse le cri de *ouâq ouâq*. Si on leur coupe les cheveux et qu'on les sépare de l'arbre, elles meurent » [496](#).

Dans le géographe d'Almeria (mort en 1185) une glose interpolée et évidemment postérieure reprend la même indication :

« Il s'y trouve un arbre qui, en guise de fruits, produit des femmes. C'est d'elles que parle Mas'oudî sous le nom de filles du Ouâq Ouâq » [497](#).

À ce moment, cependant, se produit une rupture. Des esprits plus critiques se refuseront à croire à ces femmes pendues par les cheveux, et en reviennent à la simple ressemblance, tel Dimachqî :

« Les îles du Ouâqouâq... portent ce nom d'après un arbre chinois qui ressemble au noyer... et porte des fruits pareils à la tête de l'homme. Quand un fruit se détache de l'arbre, on entend le son : *ouâq ouâq*, répété plusieurs fois, puis il tombe. Les habitants de ces îles et ceux de la Chine en tirent des présages » [498](#).

Et l'histoire, alors, va se réduire, se schématiser. Chez Bâkoouî, au commencement du XV^e siècle,

« les îles de Ouâqouâq... sont au nombre de seize cents... on y trouve un arbre extraordinaire, auprès duquel on entend une voix qui semble dire *ouâq-ouâq* ».

Suivent alors les indications usuelles sur la richesse en or ⁴⁹⁹. Et Abchîhî, compilateur égyptien (1388-1446), va recommencer à broder, à son tour, essentiellement, sur ce dernier thème ⁵⁰⁰. Mais la fable des femmes-fruits pendues par les cheveux ne disparaîtra pas pour autant. Elle est conservée, et encore amplifiée, par Al-Ouardî, qui en compile deux versions, dont l'une précisera les jouissances qu'elles procurent :

« Dans cette île, croît un arbre qui porte des fruits semblables à des femmes par la forme, le corps, les yeux, les mains, les pieds, les cheveux, les seins et dont les parties sexuelles sont identiques à celles des femmes. Leur visage est beau. Elles sont pendues à l'arbre par les cheveux. Elles sortent d'une gaine semblable à un grand sac de cuir. Lorsqu'elles sont exposées à l'air et au soleil, elles crient : *ouâq ouâq* jusqu'à ce qu'on leur coupe les cheveux. Les cheveux coupés, elles meurent. Les gens de l'île connaissent ce cri et en tirent de fâcheux présages.

Dans le livre [intitulé] *al-Haouâla* il est écrit : « Celui qui viendra [dans ces parages] trouvera des femmes provenant de ces arbres ; elles sont plus grandes que les femmes ordinaires, leurs cheveux sont plus longs, leurs formes plus parfaites, leurs parties sexuelles et leurs fesses plus belles et leur haleine est extrêmement parfumée. Quand on coupe leurs cheveux, elles tombent de l'arbre et elles vivent ensuite pendant un ou plusieurs jours. Ceux qui coupent les cheveux ou qui sont présents quand on les coupe et ont des relations avec elles, éprouvent des voluptés intenses qu'on n'obtient jamais avec des femmes ordinaires » ⁵⁰¹.

Ces fruits étranges se retrouveront longtemps un peu partout dans la littérature musulmane. Seules les femmes disparaîtront. Dans les *Mille et Une Nuits* ils reçoivent la sanction divine et prennent en même temps une curieuse fonction horlogère :

« Ouâqouâq est le nom d'un arbre qui porte des fruits ressemblant à une tête d'homme. Au point du jour, ces têtes s'écrient : *Ouâqouâq ; loué soit Allah al-khallâq* [le créateur], et lorsque nous entendons ce cri nous savons que le soleil est levé ; le soir elles le poussent encore et nous savons que le soleil est alors couché » [502](#).

Dans le très sérieux Mohîth (voir plus loin p. 117) de Sidi Ali Çelebi (1554) on les rencontre encore, sous forme à vrai dire dubitative :

« Au Sud de ces îles [voir plus loin p. 114] se trouve, prétend-on, une île appelée Ouâqouâq. Ce nom a l'origine suivante : comme on le raconte, une sorte d'arbre y pousse dont le fruit est en forme de crâne humain. Aussitôt que le fruit est complètement mûr, s'est détaché de l'arbre et est tombé, de chaque crâne sort une voix qui crie : *ouâq ouâq* ; et [le crâne] se fend en pièces. La puissance de Dieu n'a pas de limites ; Dieu, le Seigneur, est tout-puissant » [503](#).

Et un dictionnaire persan, plus tardif encore (XVIII^e siècle ?) le *Borhân Qâthî'* (« L'argument péremptoire »), les mêlera encore à d'autres explications de leur nom :

« Ouâqouâq ou Ouôqouôq est le nom d'une île dans l'Océan ou, selon quelques-uns, celui d'une montagne où pousse un arbre qui porte des fruits ressemblant à des hommes et même à des animaux. Ces fruits produisent des sons étranges ; ils parlent et répondent, mais cela cesse quand ils

tombent de l'arbre ou lorsqu'on les a cueillis. On appelle ces arbres *Ouâq-ouâq*. Une autre personne a dit que c'est le nom d'un arbre de l'Hindoustan qui produit chaque jour des feuilles et des fleurs nouvelles qui tombent et se flétrissent le soir » [504](#).

Des pays où prospère une telle végétation ne peuvent évidemment être occupés par des êtres ordinaires. D'après le même dictionnaire

« ... il y a beaucoup de singes dans le pays de Ouâqouâq ; ils sont dressés à balayer les maisons, à aller chercher du bois dans les forêts et à d'autres travaux » [505](#).

Les éléphants y atteignent fréquemment la taille impressionnante de onze coudées [506](#). C'est là que vivent le *samandal* (voir plus haut p. 102) et un curieux lièvre hermaphrodite [507](#). Mais que sont donc les humains ? Outre les femmes-fruits, on va bien vite y rencontrer des habitants insolites. Dans les *Merveilles de l'Inde* ce n'est pas encore le cas, mais le portrait est déjà vigoureusement tracé et ne laisse pas d'être quelque peu inquiétant :

« Les habitants... sont nombreux. Ils ont de la ressemblance avec les Turks. Dans leurs arts, ce sont les plus industrieux des hommes ; dans le pays entier on prend grand soin de développer cette aptitude. Du reste, ils sont traîtres, rusés, menteurs ; très vifs et experts en tout ce qu'ils entreprennent » [508](#).

Bîrounî, qui écrit vers 1030, dont le texte précédent est évidemment une source, et qui les confond avec les Khmer (voir plus loin p. 114), se contente encore de noter que

« La couleur du peuple... tire sur le blanc ; il est de petite taille, ressemble aux Turcs, mais suit la religion des Hindous ; ils ont les oreilles percées. Parmi les habitants de l'île de Ouâqouâq, il y en a qui sont de couleur noire. Les hommes y sont plus recherchés [que les femmes] » [509](#).

Mais dans l'*Abrégé des Merveilles*, écrit quelques décennies plus tôt, on est déjà en plein fantastique et la contamination est évidente avec le « fruit parlant » des textes précédents :

« L'une des races qui ressemblent le plus à l'homme est celle des Ouâq-Ouâq. Ces individus portent de grosses poutres dans leurs chevelures ; ils ont des mamelles et des organes sexuels pareils à ceux des femmes, et ils ont le teint coloré ; ils ne cessent de crier : *ouâq, ouâq* ; et si l'une des femelles vient à être capturée, elle se tait et tombe morte » [510](#).

Chez les auteurs, pourtant crédules, du XIII^e et du XIV^e siècle, ces monstruosité vont disparaître mais le mythe va se confondre avec celui de l'île des femmes (voir p. 135 « Aventures de Mer. 2 »). Pour Qazouîni,

« on dit... que leur souverain est une femme. Mousâ bin al-Mobâarak de Sîrâf prétend qu'il y a pénétré et qu'il a vu la reine assise sur un trône, complètement nue, ayant une couronne d'or sur la tête, entourée de quatre mille jeunes esclaves, également entièrement nues » [511](#).

Le tableau le plus complet, cette fois encore, sera dû à Al-Ouardî, qui compile plusieurs sources (notamment Idrîsî et Qazouîni) :

« Le roi de ces îles est une femme... Elle porte un vêtement tissé d'or et des chaussures en or. Personne d'autre qu'elle ne porte de chaussures dans ces îles, sous peine d'avoir les pieds coupés. Entourée de ses esclaves et de son armée [quand elle sort], elle est montée sur un éléphant et

accompagnée d'étendards, [de joueurs] de cymbales, de tambours, de trompettes et de jeunes filles très belles. Elle réside dans une île... dont les habitants sont d'une telle habileté qu'ils tissent d'une seule pièce une tunique avec manches ; ils construisent de grands navires avec de petits [morceaux] de bois et des maisons avec du bois qui flottent sur l'eau. C'est ce que rapporte Al-Djaoualiqî [512](#).

'Isâ bin al-Mobâarak de Sîraf raconte ceci : « J'ai eu accès auprès de cette reine. Je l'ai vue assise, toute nue, sur un trône d'or, la tête [ornée] d'une couronne en or. Devant elle se tenaient quatre mille belles suivantes vierges. Elles professent la religion des Mages. Les vierges avaient la tête nue et, dans les cheveux, des peignes d'ivoire cerclés de nacre. Les unes avaient deux peignes ; d'autres, trois ; d'autres, quatre, jusqu'à vingt. Cette reine perçoit de gros impôts qu'elle distribue en aumônes aux mendiants de son pays. Les gens de l'île se parent de coquillages qu'ils mettent en réserve chez eux et dans leur trésor » [513](#).

Ce texte sera encore repris, simplifié, par Abchîhi au début du XV^e siècle.

À travers ces thèmes qui s'entremêlent ainsi sans cesse, il ne faut pas s'étonner qu'on soit en pleine confusion géographique. Où donc situer le pays, ou l'(les) île(s) Ouâq-Ouâq ? Elles sont, avant tout, aux confins du monde connu et, avec ce simple présupposé, les possibilités sont variées. En gros il y a deux grands groupes de localisations, aux deux bornes de la navigation musulmane : du côté de l'Extrême-Orient, quelque part dans les mers de Chine, ou de l'Indonésie à mesure que les connaissances se rétrécissent de ce côté et que le souvenir même du « Japon initial » disparaît ; mais aussi sur les côtes et au large de l'Afrique orientale, dans le pays des Zandj, les Comores, les Mascareignes et peut-être Madagascar ; voire aux Laquedives et Maldives, longtemps mal connues (voir plus haut p. 96). Les érudits européens du XIX^e et du début du XX^e siècle, qui rencontraient les Ouâqouâq dans les géographes arabes, se sont acharnés à retrouver dans ces textes des éléments plaidant en faveur de la réalité de telle ou telle identification précise [514](#). C'est ainsi que du côté de l'Afrique

on les a placées dans les Seychelles, ou au contraire en position continentale à l'intérieur de l'Afrique (« pays » et non « île » des Ouâqouâq), où l'on trouvait des noms plus ou moins analogues de tribus nègres (Ouagogo), voire chez les Hottentots et les Bushmen. Plus sérieuse a été l'identification avec Madagascar, où l'on connaît un arbre (*Pandanus utilis*) appelé *vakwá* par les indigènes, qui a pour cette raison été rapproché de l'*ochar*. Une contamination a pu également se produire avec *vahwakâ*, terme qui signifie « peuple, royaume » en malgache ⁵¹⁵. Cette localisation « occidentale » des Ouâqouâq a été celle de Mas'oudî et des auteurs qui l'ont suivi, notamment Idrîsî et Ibn Khaldoun ⁵¹⁶. Elle repose sans doute à l'origine sur des traditions réelles recueillies par Mas'oudî au cours de ses navigations africaines. Mais la grande majorité des auteurs, à la suite de la tradition orientale remontant à Ibn Khordâdbeh, placent sans conteste ces Ouâqouâq dans la mer de Chine ou dans ses parages. De ce côté elles semblent, à mesure que la connaissance de l'Extrême-Orient sino-coréen et japonais s'estompe, s'identifier de plus en plus à Java et à Sumatra. Sidi Ali Çelebi, au XVI^e siècle, les localisera, dans une géographie désormais bien précise, « au Sud des Moluques ⁵¹⁷ ». Les traditions concernant les migrations indonésiennes vers Madagascar et l'Afrique s'y surajouteront pour faire venir de ces Ouâqouâq orientales des expéditions maritimes guerrières dont on nous rapportera qu'elles ont attaqué en 334/945 Qanbaloh (Qanbalou) et Sofâla dans le pays des Zandj ⁵¹⁸. Certains auteurs réussiront cependant à distinguer les Ouâqouâq de la Chine de celles « du Midi », tel Ibn al-Faqîh, en un début de X^e siècle où l'on a encore une certaine connaissance des réalités extrême-orientales, qui note que « l'or que produit ces dernières est de qualité inférieure ⁵¹⁹ ». Mais d'autres, beaucoup plus tard, attribueront sans vergogne aux Ouâqouâq, à quelques pages de distance, les deux localisations, occidentale et orientale, sans voir qu'ils recopient deux sources contradictoires, tel Al-Ouardî ⁵²⁰, après Idrîsî lui-même ⁵²¹.

En fait tout se mêle dans un magma d'autant plus compliqué que la tradition ptoléméenne de la Terre Australe (voir plus haut p. 106) invitait à rapprocher toutes ces terres au sein d'un archipel confus, aux confins de l'Afrique et de l'Extrême-Orient, tel celui d'Al-Bîrounî, où elles font partie « des îles Khmer ⁵²² ». Les contrées se télescopent, se confondent, tandis

que les distances se raccourcissent. Idrîsî ne passe-t-il pas sans transition de la côte d'Afrique « voisine de l'île de Ouâqouâq » à la côte occidentale de Sumatra ⁵²³ ? Les Ouâqouâq, au total, sont partout et nulle part. Elles expriment à la fois la science et l'ignorance, les certitudes et les doutes. Leur nom, d'ailleurs, les y prédisposait. Évidente onomatopée, il est doté en arabe de sens populaires variés : coucou, hirondelle, aboiement du chien, mais aussi simplement bavardage. Il a été facilement appliqué à des peuples parlant des langues inconnues et bizarres, voire aux « clics » des Hottentots et des Bushmen qu'on pouvait sans doute encore rencontrer à cette époque jusque sur les côtes orientales de l'Afrique ⁵²⁴. La caractéristique fondamentale des habitants des Ouâqouâq est en effet qu'ils parlent des langues inintelligibles. Seul le nom de Dieu, « le Créateur » (*al-khallâq*), qu'on parvient à distinguer, par une allitération évidente, jusque dans le langage des « femmes-fruits » (voir plus haut p. 111), les rattachera désormais à l'univers des lettrés.

LES PILOTES DES MERS DU SUD

Dans la seconde moitié du XV^e siècle, cependant, vont apparaître toute une série de textes en rupture totale avec ce qui précède. Il s'agit d'une littérature technique, « pratique », à l'usage des gens de mer ; de recueils d'instructions nautiques, dus à deux personnages ayant vécu à peu de distance (une quarantaine d'années) l'un de l'autre : Ibn Mâdjid et Solaïmân al-Mahrî. Leur figure, restée longtemps très énigmatique, s'est peu à peu précisée, tandis que leurs œuvres surgissaient successivement de l'ombre.

Au début du XX^e siècle elles n'étaient encore connues que par les mentions qu'en fait, dans son *Mohîth* de 1554, l'amiral turc Sidi Ali (voir plus loin p. 117) dont elles avaient constitué la source principale, jusqu'à ce que Maurice Gaudetroy-Demombynes et Gabriel Ferrand aient découvert ⁵²⁵ un grand nombre de ces textes dans deux manuscrits arabes de la Bibliothèque Nationale de Paris : le n° 2292 qui contient 19 routiers et traités nautiques d'Ibn Mâdjid, dont le premier (le *Kitâb al-faouâ'id*... = « Livre des renseignements utiles ou principes de base de la science nautique

») est un traité en prose, et les 18 autres des poèmes, plus ou moins mnémotechniques, de mètres divers ; le n° 2559 qui contient trois autres poèmes « maritimes » d'Ibn Mâdjid et 5 traités en prose de Solaïmân al-Mahrî. Gabriel Ferrand en donna rapidement une première analyse [526](#), suivie par la publication en phototypie [527](#). Trois autres « routiers » en vers d'Ibn Mâdjid ont été ensuite découverts dans le manuscrit W.992 de Saint-Petersbourg/Léningrad, et publiés avec une traduction russe [528](#), suivie d'une traduction portugaise [529](#). Une traduction anglaise de l'un des textes essentiels d'Ibn Mâdjid [530](#) les a utilisés pour un commentaire général des conditions de la navigation arabe pré-européenne dans l'océan Indien. Enfin ont été publiés à Damas les textes de Solaïmân al-Mahrî [531](#) et d'Ibn Mâdjid [532](#), par un savant qui procurait également une traduction anglaise de l'un d'entre eux [533](#), tandis qu'il renouvelait complètement les idées sur ce dernier personnage [534](#). Parallèlement, des études pénétrantes d'un marin de profession permettaient d'apprécier la portée et la valeur effectives de ces textes pour la navigation [535](#).

On ne possède aucune indication sur la vie de Solaïmân al-Mahrî, dont on sait seulement, d'après Sidi Ali, que l'un de ses traités aurait été rédigé vers 1511-1512 [536](#). Quant à la vie d'Ibn Mâdjid, elle est aujourd'hui largement éclaircie, après avoir donné lieu à une importante méprise. Ses textes datés s'échelonnent de 1462 (le poème en vers de la *Hâouiyya*... = « Exposé de l'abrégé ou principe de la science des mers ») à 1494-1495 [537](#), les *faouâ'id*..., texte le plus important, ayant fait l'objet de plusieurs rédactions successives, en 1475-1476 et 1478 avant un dernier remaniement en 1489-1490. Le premier éditeur, se fondant sur ces données, et lui attribuant un minimum de 25 à 30 ans lors de la composition de son premier ouvrage, était porté à placer sa naissance vers 1435 et à voir dans les *faouâ'id*... l'œuvre de sa maturité. Âgé d'une soixantaine d'années vers la fin du siècle, il aurait été à cette époque encore vert. C'est dans ce cadre chronologique qu'a pu se développer la légende qui a fait d'Ibn Mâdjid le pilote arabe que Vasco de Gama, on le sait, engagea à Malindi, sur la côte orientale de l'Afrique, par 3° de latitude Sud, en 1498, pour cingler directement vers Calicut [538](#). En fait les sources portugaises de l'époque ne connaissent pas le nom d'Ibn Mâdjid et

désignent seulement le pilote arabe par des termes tels que *malimo* (arabe: *mo'allim*, «le maître, le savant »), *cana* ou *canaqua* (sans doute du mot tamoul pour « calculateur, astronome »), et l'une d'entre elles lui attribuait même une origine spécifiquement indienne (goudjerati) ⁵³⁹. Le renseignement rattachant Ibn Mâdjid à Vasco de Gama vient d'un chroniqueur yéménite, Nahraouâlî (1511-1582) qui, traitant, quelque 50 ans après l'arrivée des Portugais dans la mer des Indes, de la conquête du Yémen par les Turcs, le mentionne comme ayant donné au navigateur européen les indications qui lui permirent d'atteindre directement les Indes, sans l'identifier d'ailleurs formellement comme le pilote. L'un des textes de Léninegrad, la *Sofâliyya* (du nom de la ville de Sofâla), consacré à la côte orientale de l'Afrique, a paru apporter du renfort à ces assertions, dans la mesure où il contient des indications chronologiquement datées sur l'arrivée des Portugais en 900 H (1495-1496) dans « un pays désert » à proximité de Sofâla, où ils se seraient établis pendant deux ans avant de se diriger vers les Indes (allusion évidente à l'expédition de 1498), et où ils seraient revenus à nouveau en 906 H (1500-1501) ⁵⁴⁰. Ces données, permettant de prolonger notablement la période d'activité attestée de l'auteur, portaient à le considérer comme encore actif au temps des premières expéditions portugaises et à en faire effectivement un témoin oculaire, voire un « acteur » déterminant de celle de 1498. En fait les ambiguïtés du texte de Nahraouâlî, ses erreurs évidentes (Ibn Mâdjid aurait été embauché par Vasco de Gama beaucoup trop au Sud, quelque part entre le cap de Bonne Espérance et la latitude des « montagnes de Qomr », c'est-à-dire en face de Madagascar), conduisent à le suspecter fortement, et au mieux à l'interpréter comme signifiant que les données (écrites) d'Ibn Mâdjid auraient pu servir de base au pilote qui guida personnellement Vasco de Gama ⁵⁴¹. Par ailleurs le texte de la *Sofâliyya* semble bien indiquer qu'Ibn Mâdjid, loin d'être un participant effectif, n'aurait eu qu'une connaissance très imprécise de la date et des modalités de l'expédition portugaise. Conscient de son importance, il fait cependant à son propos plusieurs confusions de dates. Il n'aurait pu être, au plus, qu'un informateur de seconde main. Enfin on a montré que le texte de la *Sofâliyya* porte des preuves d'interpolation évidente (106 vers excédentaires par rapport aux indications mêmes de l'auteur), et que sa date doit être considérablement avancée (il est déjà mentionné dans une autre œuvre d'Ibn Mâdjid

remontant à 1489). Ces interpolations, de 1506, ne peuvent guère avoir été le fait d'Ibn Mâdjid lui-même à cette date. Même si c'était le cas, ce dernier, dont on a pu fixer la naissance à 1421, et qui affirme dans le même texte de 1489 avoir déjà passé 50 ans à observer les étoiles pour la navigation en mer, tandis qu'il déclare dans un autre texte, de 1491, « s'attendre à mourir à tout moment », n'avait évidemment plus les forces nécessaires en 1498 pour exercer son activité sur la côte africaine et conduire les Portugais ⁵⁴². Retiré sur terre dans l'intérieur de l'Arabie, sans doute à La Mecque où il possédait une maison et où résidait sa femme, il n'a pu connaître l'expédition de Vasco de Gama que par de vagues ouï-dire. La cause est aujourd'hui entendue. Ibn Mâdjid n'a pas été le pilote arabe du grand découvreur, bien que la légende, tenace, soit encore reproduite et diffusée récemment non seulement dans des ouvrages de vulgarisation mais également dans des travaux de niveau scientifique élevé ⁵⁴³.

Son œuvre très abondante, ainsi que celle, plus limitée, de Solaïmân al-Mahrî, n'en ont pas moins une importance historique et culturelle considérable dans la mesure où elles engrangent et transmettent des connaissances extrêmement détaillées et précises témoignant du haut niveau technique de la navigation musulmane de l'océan Indien à la veille de l'irruption portugaise. Restées morcelées en de nombreux textes fragmentaires, elles sont encore inconnues de l'amiral ottoman Pîrî Reis qui, dans sa *Bahriye* de 1521 (voir plus loin p. 206), ne connaît alors pour les mers du Sud, à côté des sources portugaises qui lui sont déjà accessibles, que des histoires merveilleuses et leur monde habituel de créatures étranges ⁵⁴⁴ : hommes à face de chèvres et à oreilles d'éléphants des îles de la mer de Chine ⁵⁴⁵ ; serpents à sept têtes de Madagascar ⁵⁴⁶. Mais elles furent réunies et traduites en 1554 par un autre amiral turc, Sidi Ali Reis (ou Sidi Ali Çelebi), au cours du séjour forcé qu'il fit à Ahmadâbâd, capitale du Goudjerat, après y avoir été jeté à la côte avec la flotte qu'il avait été chargé de conduire de Basra à Suez. Son *Mohîth* (« le contenant », c'est-à-dire l'Océan ⁵⁴⁷, compilé à partir des *faouâ'id*... et de la *hâouiyya*..., et des textes de Solaïmân al-Mahrî, a le mérite, malgré les imperfections fréquentes de la traduction, de les grouper en un *compendium* cohérent, avec des instructions détaillées pour des voyages définis, qui constituent la synthèse des connaissances des « pilotes ».

Voici des exemples de ces textes.

Voyage de Diu à Malaka. Lorsque tu as quitté Diu, gouverne au Sud pendant 2 *zâm* ⁵⁴⁸ ; puis à l'Est, en restant à 8 *zâm* de route de la côte de l'Inde occidentale. Maintiens la route au Sud jusqu'à ce que tu arrives à 9 *isba'* ⁵⁴⁹ des Gardes⁵⁵⁰ (= 7°43' Nord environ)⁵⁵¹. Gouverne ensuite au Sud-Est jusqu'à ce que tu arrives à un peu moins de 7 *isba'* 1/2 des Gardes (= 5°09 environ). Gouverne ensuite au plein Est pendant 12 *zâm* ; puis ensuite à l'Est-Nord-Est, jusqu'à ce que tu arrives à 8 *isba'* 1/3 des Gardes (= 6°34 Nord environ) ; puis au plein Est et tu atterriras ⁵⁵² au Sud de l'île de Sargal (de l'archipel des Nicobar). Lorsque tu as atterri là, laisse l'île à ta gauche (à bâbord, au Nord) et, quand tu l'auras dépassée, gouverne à l'Est-Sud-Est pendant 4 *zâm* ; puis gouverne au Sud-Est-1/4 Est jusqu'à ce que tu arrives à 8 *isba'* des Gardes (= 6° Nord). Gouverne ensuite au plein Est et fais attention en même temps au flot pour atterrir au commencement de l'île de Perak, qui est une petite île gisant à 8 *zâm* de la côte. De Perak, maintiens ta route à l'Est [jusqu'à ce que] tu sois en vue de l'île de Poulou Pinang. Si le flot ne porte pas au Nord et si tu vois le flot, gouverne de là à l'Est-Sud-Est et tu arriveras à Pinang qui est une île allongée dont les deux côtés sont identiques ; elle est noire ; on la voit de loin. Lorsque tu en es proche, gouverne au Sud-Sud-Est jusqu'à l'île (lire : aux îles) [appelées] Poulou Sëmbîlan, ce qui [en malais] signifie « les neuf îles ». Tu distingues [alors] sur la côte deux montagnes qui ressemblent à l'île de Pinang et qu'on prendrait pour deux îles ; elles sont situées entre l'île de Pinang et [l'île de] Dingding, et ces deux montagnes s'appellent Pânkoura. Après ces deux montagnes tu arrives à Dingding. Ce sont deux grandes îles allongées de même dimension. Au large de celles-ci, gît l'île de Tanbourak qui est une petite île ronde.

Sache que l'île de Pinang et [celles] de Dingding gisent près de la terre et qu'il y a là un récif. Après Dingding, tu arrives aux îles Sëmbîlan qui sont des îles avec de hautes montagnes ; quelques-unes de ces îles sont petites. Lorsque tu y es arrivé, que tu y as fait de l'eau et que tu continues ta route, gouverne au Sud pendant environ 6 *zâm* et tu arriveras à l'île [appelée] Poulou Djumur. Entre les îles Sëmbîlan et Djumur, la sonde indique 35

brasses de fond jusqu'à ce que tu approches de l'île Djumur, où il y a de grands fonds. Le brassiage augmente ensuite jusqu'à 40 ou 50 brasses environ. Lorsque tu es près de Djumur, tu vois la partie de la terre en bordure de la mer, mais tu ne vois pas la côte [voisine] de Sumatra. Par temps clair tu verras la silhouette du bord de la côte de Siam ⁵⁵³ [et] les montagnes [d'où on extrait] l'étain. Quand tu approches de Djumur en longeant l'île, gouverne au Sud-Est-1/4 Est pendant un *zâm* ; puis à l'Est-Sud-Est. Sache que au Sud-Est de l'île de Djumur gît un récif sur lequel la mer brise. Maintiens la route à l'Est-Sud-Est. Le brassiage diminue jusqu'à 18 brasses ou à peu près. Continue de gouverner à l'Est-Sud-Est. Lorsque [tu t'es éloigné de l'île] de Djumur et qu'elle t'apparaît à la surface de la mer, tu as devant toi à l'avant [du navire] la montagne de l'île de Pâsalâr ⁵⁵⁴. Maintiens la route à l'Est-Sud-Est. La sonde donne alors de 16 à 17 brasses de fond. Lorsque le brassiage est inférieur à 15 brasses, incline vers la droite (à tribord, vers l'Ouest) ; s'il augmente au-delà de 18 brasses, incline vers la gauche (à bâbord, c'est-à-dire à l'Est). Telle est la route que tu dois suivre. Prends garde à la marée si tu as le flot contre toi avec vent *chaouâr* ⁵⁵⁵ ; mouille, sinon le flot te portera sur le récif. Lorsque tu es près de l'île de Pâsalâr et que t'apparaît la terre qui est au Sud, donne un tour au récif par 8, 7, 6 brasses de fond. La sonde donne parfois 9 brasses environ. Le point vers lequel tu tends est en cet endroit. C'est là qu'est le banc de Kâfasî et qu'il y a des récifs. Si tu es sur cette route, continue dans la même direction, en ayant le *sambouk* ⁵⁵⁶ devant toi (te précédant) depuis le moment où tu as quitté Djumur ; et tu continues à sonder. Je veux dire que lorsque tu es arrivé à l'endroit où gît le récif — où la sonde donne de 7 à 8 brasses de fond environ — et que tu suis la route précédemment indiquée, alors après avoir doublé le récif, le brassiage augmente et atteint 15, 20, 25 brasses de fond. Sache que [tout danger] a disparu et que tu es alors près de la terre. Fais alors route le long de la côte et gouverne au Sud-Est par 25 brasses de fond. Tantôt la sonde donne 30 brasses ; tantôt 25, 20 ; elle diminue ou augmente à chaque coup de sonde de 5 à 6 brasses environ. Je pense que le fond a un niveau variable sur cette route. Lorsque la marée revient contre toi (c'est-à-dire au jusant) avec vent *chaouâr*, mouille. [Quand tu te remettras en route], suis les indications [précédentes] jusqu'à ce que tu arrives à Malaka ; en face de ce port gisent les îles Poulo Sînâ et l'île de... (illisible). Les embarcations [de terre] viendront au devant de toi.

Prends tes dispositions pour entrer... [557](#).

Il s'agit là de mers manifestement très fréquentées et bien connues des navigateurs musulmans, où l'on n'hésitait pas à se lancer en haute mer. À l'Est de la Malaisie on suivait évidemment presque exclusivement les rivages, mais en longeant ceux-ci on pouvait gagner la Chine, nettement intégrée au domaine connu. De ce côté l'itinéraire se fait cependant plus schématique, se bornant à l'énumération des orientations astronomiques successives.

Routes maritimes à la côte de Tchîn et Mâtchîn. [Elles] empruntent l'itinéraire suivant. D'abord de Singâfour à Banagh où l'étoile polaire est à 4 degrés de hauteur, au Nord-1/4 Ouest ; de Banagh à Tchourâ, où l'étoile polaire est à 4 1/4 degrés de hauteur, au Nord-Nord-Ouest ; [près] de Tchourâ se trouve le golfe de Kouî, où l'étoile polaire est à 4 1/2 degrés de hauteur, [on s'y rend en faisant route] au Nord-Ouest-1/4 Ouest ; de Tchourâ on va à Chahr-i-nao [558](#) où l'étoile polaire est à 5 1/2 degrés de hauteur, [en faisant route] au Nord ; de Chahr-i-nao au cap Kanbouchâ, où l'étoile polaire est à 5 degrés de hauteur, au Sud-Est-1/4 Est ; de Kanbouchâ à Chambâ où l'étoile polaire est à 7 degrés de hauteur, au Nord-Nord-Est ; de Chambâ au golfe de Kaotchî [559](#), où l'étoile polaire est à 10 degrés de hauteur, au Nord-Nord-Ouest, et encore de Chambâ au port de Aynam où l'étoile polaire est à 12 1/4 degrés de hauteur, au Nord-Nord-Est ; de Aynam jusqu'à la Porte de la Chine, où l'étoile polaire est à 17 1/2 degrés de hauteur, au Nord-Est — les hauteurs données de l'étoile polaire valent seulement pour notre temps, car l'étoile polaire se déplace, comme on l'a déjà mentionné, avec le huitième ciel, de façon qu'elle change ses positions pendant la succession des jours ; de la Porte de la Chine, la côte se dirige dans la direction du Sud, au Sud-Est-1/4 Est [560](#).

Dans le Monde Malais, beaucoup mieux connu, la description des rivages prend une allure beaucoup plus détaillée, assortie de nombreux conseils pratiques. Les plus grandes îles font l'objet de véritables

monographies, en forme de périples. Voici par exemple ce qui est dit de Sumatra :

« Sumatra commence, au Nord-Ouest, là où les Gardes de la Petite Ourse sont à un peu moins de 8 *isba'* de hauteur (= 6° Nord environ). L'île de Gâmis-fula est à l'Ouest de ce cap. Proche de ce cap, c'est-à-dire du cap [septentrional] de Sumatra, gisent les îles de Mâs-fula. Ce sont des îles, [les unes] grandes, [les autres] petites. En ce qui concerne la latitude de l'extrémité méridionale de l'île de Sumatra, il y a plusieurs opinions que j'ai rapportées dans [l'ouvrage intitulé] *Le Soutien* ⁵⁶¹. L'opinion la plus répandue est que l'île se termine à 3 *isba'* des Gardes (= 1°43' Sud environ) ⁵⁶².

Voici la route à suivre sur la côte occidentale [de Sumatra] : de Gâmis-fula à Mâkoufâng, au Sud-Sud-Est ; de Mâkoufâng à Pantchur (ou Baros), au Sud-Est-1/4 Sud ; de Pantchur à l'extrémité méridionale de l'île, au Sud-Est.

Voici la route à suivre sur la côte orientale : de Gâmis-fula à Mâs-fula, au plein Est ; de Mâs-fula au port de Sumatra ⁵⁶³, à l'Est-1/4 Sud ; du port de Sumatra à l'île de Barhala, au Sud-Est-1/4 Est — les Gardes sont là à 7 *isba'* (= 4°18' Nord environ) ; de l'île de Barhala à l'île de Djumur, au Sud-Est-1/4 Est également. Cette route est [dite la route] du large.

La route le long de la côte orientale de Sumatra est la suivante : [du port] de Sumatra à Aru où les Gardes sont à 6 *isba'* 1/2 (= 3°26' Nord environ), au Sud-Est ; de Aru aux environs de Rêkan, à l'Est-1/4 Sud — les Gardes sont là à 6 *isba'* 1/4 (= 3° Nord environ). À partir des environs de Rêkan, la terre s'avance dans la direction du pôle [austral] et de ces environs, jusqu'à l'extrémité de l'île. On dit cela et on dit aussi autre chose.

Les ports connus de l'île sur la côte occidentale sont :

Le port de Pantchur (ou Baros) : c'est le port du camphre *al-haï* (?), de l'or et d'autres produits ;

Le port de Priaman, célèbre parmi les hommes [et qui est situé dans le pays de] Minangkabao ; c'est le port de la poudre d'or et de l'aloès ;

Le port de Indrapura qui n'est plus connu aujourd'hui mais qui était célèbre autrefois.

Les ports de la côte orientale sont :

Le port de Pedir, sous la montagne de Lâmurî ; c'est le port du poivre ;

Le port de Sumatra, c'est le plus célèbre des ports de l'île. [Sumatra] est une grande ville. C'est le port du poivre, de la soie et de l'or ; c'est un port fréquenté ;

Le port de Aru, c'est un petit port ;

Le port de Rëkan, c'est un petit port ;

Le port de Palembang, c'est également un petit port. Parmi ces petits ports sont les ports du benjoin et d'autres produits de ces régions.

En ce qui concerne la latitude de ces ports, je l'ai indiquée au chapitre des latitudes [564](#) et il n'y a pas à y revenir.

ATTENTION [565](#). Sache que sur la côte de l'île de Sumatra qui fait face à la haute mer, du côté de l'Ouest, il y a une série d'îles. [Voici quelle est] la route au large : de Gâmis-fula aux îles de Indrasâbour qui sont les premières en commençant par le Nord, [la route est] au Sud-Sud-Ouest — ces îles sont en face de Mâkoufâng ; la distance entre ces deux points est de 8 zâm. Ensuite, au Sud, une grande île aux nombreux criques et ports, appelée Mîkâmârous où les Gardes sont à 6 *isba'* 3/4 (= 3°52' Nord environ). C'est le pays d'où sont originaires les Bataks anthropophages — Nous implorons d'Allah le pardon et la sécurité. Entre cette île et la côte occidentale de Sumatra, il y a également 8 zâm de distance. Si, de cette île, tu fais route à l'Est-1/4 Sud, tu arrives dans un groupe d'îles parmi lesquelles sont : l'île de Banya, l'île de Lumbou, l'île de Loulou, l'île de Talâgîh et des îles désertes, jusque près de la côte. Sur la côte se trouve le port de Sinkel, là où les Gardes sont à 6 *isba'* 1/2 (= 3°76' Nord environ). C'est un endroit à récifs de roches. Après ces îles, en se dirigeant vers le Sud, gît une île située en face de Pantchur — entre ces deux points il y a environ 8 zâm — appelée Mankârous. SACHE [566](#) que la route de l'île de Mankârous à Pantchur est à l'Est-Sud-Est ; mais prends bien garde [aux parties] malsaines en ces endroits.

Parmi les îles connues de la région de Sumatra sont les suivantes : l'île de Nias qui est située au Sud du port de Pantchur (= Baros) ; l'île de Pâsalâr qui est au large [de l'île] de Pantchur [567](#). Il se trouve dans cette dernière île un cours d'eau qui ne tarit jamais. Mais combien il y a encore

d'îles non mentionnées et de récifs de roches » [568](#).

D'autres textes sont plus simplement, comme on vient de le voir par le renvoi qui y est fait, des relevés systématiques de la hauteur en degrés de l'étoile polaire, de la Petite Ourse et de la Grande Ourse pour toutes les localités connues, depuis la Chine jusqu'à la « côte des Barbares » (côte orientale de l'Afrique) [569](#). Ailleurs ont été rassemblées des indications sur les vents, et notamment le calendrier de début des moussons, donné au jour près [570](#). Aucun des manuscrits conservés ne fait par ailleurs mention de cartes, mais leurs renseignements pouvaient être aisément reportés sur elles, comme ont cherché à le faire les traducteurs européens modernes [571](#). Elles existaient cependant certainement à cette époque, car le pilote arabe de Vasco de Gama lui en montra une, et il existe du reste d'autres témoignages de la présence de cartes marines arabes et javanaises aux XV^e et XVI^e siècles. On a pu en tenter une reconstitution plausible [572](#).

Toute cette littérature, on le voit, reste strictement maritime, destinée à aider la navigation. Son objet presque exclusif est de faciliter la détermination de la latitude, par l'élévation de l'étoile polaire à l'aide de l'astrolabe (qui semble avoir été assez rarement utilisé) ou plus simplement de procédés empiriques de mesure des angles à l'aide des doigts de la main, ou de la « latitude estimée » par l'angle de route [573](#). Elle repose sur une connaissance précise du ciel et des constellations, acquise progressivement au cours des siècles, « à l'usage », par les navigateurs arabo-persans, et étendue peu à peu, notamment vers l'hémisphère Sud, au fur et à mesure que s'y développaient les itinéraires. C'est ainsi qu'après Canope (*Sohail*) et Achernar (*Solbâr*), empruntés aux Grecs, ils ont acquis, sans doute les premiers, la connaissance des Nuages de Magellan comme indicateurs de la direction du Sud, tout en la perfectionnant peut-être, dans les mers de l'Indonésie, au contact des navigateurs chinois [574](#). De façon plus générale, un très grand nombre des désignations d'étoiles, dans ces textes d'Ibn Mâdjid et de Solaïmân al-Mahrî, n'apparaissent pas dans la tradition musulmane savante, héritée des temps classiques, et révèlent une image du ciel véritablement nouvelle, construite d'après les traditions orales des

navigateurs illettrés des mers du Sud ⁵⁷⁵. Ces « routiers » ne comportent par ailleurs que fort peu de renseignements sur les pays eux-mêmes. Tout au plus peut-on y trouver, avec l'énumération des ports, la mention des principales marchandises qu'on peut y obtenir. Si les textes s'intéressent au reste des côtes, ce n'est guère qu'à propos des ressources en eau, ou, comme il sied à des capitaines prudents, pour en signaler les dangers, tel celui des anthropophages, qu'il convient évidemment d'éviter ⁵⁷⁶.

Le propos et la tonalité générale sont identiques chez les deux auteurs. Les différences qu'on peut relever entre eux tiennent tout au plus à leur personnalité particulière. Ibn Mâdjid, en effet, a des prétentions littéraires. Bien qu'il n'ait aucun talent, et qu'il écrive un arabe à peine correct ⁵⁷⁷, il a cherché à transposer dans la langue des lettrés, et notamment en vers, le savoir populaire. Écrivant dans une langue déjà compliquée, certainement très éloignée de celle de la vie quotidienne, et qui n'était en aucun cas directement utilisable par des marins non lettrés, il a voulu essentiellement assurer une dignité écrite à leur savoir. Marin de profession, né dans une famille de marins et héritier d'une tradition importante, il a voulu non seulement engranger et répertorier des connaissances, mais également servir d'intermédiaire entre les matelots et les pilotes qu'il côtoyait tous les jours, et dont la science lui apparaissait immense et nécessaire, et une société savante qui les ignorait. Dans cette tâche il a fait preuve de beaucoup de présomption. Persuadé d'avoir des connaissances supérieures en matière de navigation, il était convaincu de son infaillibilité au point d'écrire que, si jamais ses instructions se révélaient inexactes, la faute ne saurait lui en être imputée, et que la raison véritable en serait le changement suivi dans la route par suite d'une vive secousse des sphères célestes et des étoiles. Sa vanité le conduisit à prétendre qu'il est beaucoup plus qu'un pilote habile : un savant à compétence universelle. Aussi fait-il constamment étalage d'une fausse érudition qui l'engage dans d'innombrables digressions et l'amène à citer à tout propos de grands textes géographiques, astronomiques ou littéraires sans rapport avec sa nautique. Nous savons, de son propre aveu, que, excessivement irritable dans les discussions qu'il avait avec les autres pilotes, il fut constamment combattu et haï par eux. Ces défauts ont au moins eu le mérite de faire de lui un travailleur infatigable et ont été à la source d'une œuvre monumentale ⁵⁷⁸.

Solaïmân al-Mahrî, quant à lui, qui ne semble pas avoir appartenu par ses origines à un milieu maritime, avait en revanche de remarquables connaissances en astronomie théorique [579](#). Les extraits de traités astronomiques qu'il donne à l'usage des marins sont judicieusement choisis, beaucoup plus que les vagues citations d'Ibn Mâdjid [580](#). Il a souvent « théorisé » les observations empiriques de son prédécesseur. Il a également constamment cherché à améliorer son œuvre. Il y a parfois réussi. Mais ses corrections restent souvent trop artificielles. Il succombe ainsi à la rigueur théoriquement exacte d'un exemple de route de cap en cap — de récif en récif — par opposition à la route plus directe au grand large, ce qui conduirait en fait à frôler dangereusement ces récifs. Bref, c'est « un marin d'occasion ». Au total on relève des erreurs et des approximations chez l'un comme chez l'autre. Mais l'empirisme « ondoyant » d'Ibn Mâdjid apparaît en fin de compte probablement plus satisfaisant que les formulations impeccables de Solaïmân al-Mahrî [581](#).

On pardonnera d'autant plus ces imperfections, cependant, que le domaine géographique recouvert par ces textes est de toute façon immense : de la Chine à la côte sud-orientale de l'Afrique, jusqu'au port d'Ach-Chadjara (Lourenço Marques), par 26°34' Sud [582](#). De la grande navigation abbasside n'a disparu que la Corée (déjà rapidement oubliée, on le sait, voir p. 104), tandis que le rayon des connaissances progressait considérablement vers le Sud sur la côte africaine (voir p. 105). À l'intérieur de ce vaste espace, la précision est le plus souvent très satisfaisante et il est généralement facile, d'après les indications de ces textes, de retrouver aujourd'hui amers et localités [583](#). Une seule erreur vraiment notable, et qui s'explique difficilement : Java est considérée comme orientée Nord-Sud [584](#), peut-être par assimilation à la Sumatra voisine. D'ailleurs lorsqu'il peut y avoir doute, les opinions divergentes des navigateurs variés qui ont servi de sources sont mentionnées concurremment. Vers les marges du domaine habituellement parcouru les connaissances, comme il est naturel, se font moins précises, mais les données douteuses ou discutables n'en sont que plus soigneusement indiquées comme telles. Il en est ainsi de l'archipel indonésien au-delà de Java, où Timor (« les îles » de Timor), Célèbes et les Moluques apparaissent cependant comme ayant été régulièrement fréquentées [585](#) ; et

vers les Comores et Madagascar, les diverses routes d'approche proposées pour la grande île étant mises en parallèle avec hésitation, car « peu de gens sont allés par là et... ceux qui y sont allés n'avaient pas grande connaissance de l'art nautique ⁵⁸⁶ ». Honnêteté scrupuleuse et esprit critique sont le trait dominant de ces gens de mer, toujours éveillés et attentifs.

Point de merveilleux, d'ailleurs, dans tout ceci. Les monstres ont à peu près totalement disparu, ainsi que les histoires fabuleuses. En dehors de la mention des Ouâq-Ouâq par Sidi Ali (voir p. 111), rapportée il est vrai avec une extrême suspicion, a survécu une seule exception notable, dont la localisation est très significative : l'histoire de la montagne d'argent (voir p. 94), devenue montagne d'or et qui rapporte une fortune à son heureux découvreur ⁵⁸⁷. Elle est placée à l'île de Taïzam (ou Tiram) Tourî, où l'on trouvait « autrefois » la pierre philosophale, qu'on situe sur l'Équateur et au Sud de Ceylan. Les cartes actuelles affichent là des fonds de 4 700 mètres. En fait l'endroit correspond à une sorte de « pot au noir » dans les calmes équatoriaux, bien entendu soigneusement évité alors par les navires qui, sur la route commerciale fréquentée se dirigeant vers le Nord de Sumatra, ne descendaient guère au-dessous de 6° Nord ⁵⁸⁸. C'est là seulement, pour des parages inconnus, qu'on pouvait se risquer à rapporter de semblables bobards. Tout le domaine usuellement parcouru, précisément décrit et catalogué, ne laisse aucune prise à de telles spéculations.

ORMUZ ET MALACCA

Ces recueils d'instructions des « Pilotes » exprimaient une activité maritime concrète et intense dont nous avons, pour l'époque de l'arrivée des Portugais et pour les deux siècles qui précèdent, bien d'autres témoignages ⁵⁸⁹. Deux centres urbains et portuaires majeurs, Ormuz et Malacca, dominaient cette économie maritime.

Le premier, qui avait succédé à Qaïs (voir p. 96), établi dans l'île d'Ormuz, à l'entrée du golfe Persique, où était bâtie la ville, qui comptait une cinquantaine de milliers d'habitants au début du XVI^e siècle, régnait sur toutes les îles du Golfe, jusqu'à Bahraïn inclus, depuis le début du XIV^e siècle ⁵⁹⁰, échelonnant ses possessions sur la côte iranienne, avec des factoreries le long des routes de l'intérieur, ainsi que sur les côtes de

l'Oman. Il concentrait le commerce de l'Arabie et de l'Iran vers l'Inde, et retour. Les exportations comportaient d'abord des chevaux et des hommes, destinés aussi bien aux princes musulmans qu'aux Hindous. Les chevaux étaient notamment très demandés pour l'Inde péninsulaire, où la race, en climat tropical, dégénère vite. Mais il en était de même des esclaves turcs ou iraniens, et souvent également des engagés volontaires, qui faisaient prime pour les milices princières ⁵⁹¹ : les *golâm*, officiers mercenaires à peau blanche que les Portugais ont découverts avec étonnement dans les armées du Deccan, où ils les ont désignés du terme de *gente branca*, « race blanche », au nombre de 10 000 à 12 000 sans doute, surtout archers dans les jungles où la cavalerie se déplace difficilement ⁵⁹². Des matières alimentaires : blé, orge, dattes du fond du Golfe, fruits secs et confitures du plateau iranien ; des produits fabriqués : tapis, armes richement travaillées ; des matières tinctoriales : alun et garance ; des perles du Golfe ; le sel récolté localement dans les salines de l'île de Djaroun ; venaient compléter un tableau très fourni. En sens inverse Ormuz recevait du bois pour les constructions navales, du riz et du sucre, du fer, des cotonnades de l'Inde, toutes les épices, et des esclaves indiens et africains.

Dans l'Asie du Sud-Est, le grand entrepôt commercial était Malacca ⁵⁹³, sur la côte sud-occidentale de la Malaisie, fondée avant 1403, date à laquelle elle apparaît dans les sources chinoises, et certainement après 1370 ⁵⁹⁴, par un petit chef local qui s'était converti à l'Islam, avait rassemblé autour de lui une bande de corsaires Bougis (voir plus loin sur ceux-ci p. 411) et pris le titre de sultan. C'était une initiative à l'origine purement locale, de navigateurs islamisés mais sans aucune attache arabo-persane. Le site, très bien choisi, avec une colline apte à la défense dominant un estuaire abrité et une côte libre de mangrove, permettait de prendre facilement le contrôle des détroits. La croissance fut rapide tout au long du XV^e siècle et la ville, « faite pour le commerce » suivant l'expression de Tomé Pires, atteignait plusieurs dizaines de milliers d'habitants à l'arrivée des Portugais. Elle hébergeait alors environ 4 000 marchands étrangers et était devenue le grand centre de transbordement entre les productions de l'Archipel (essentiellement des épices) et les produits manufacturés (essentiellement textiles) en provenance de l'Inde, le commerce de la Chine, présent, n'occupant qu'une place subordonnée ⁵⁹⁵.

Dans cette intense activité, la part des marins musulmans était en effet, à la fin du XV^e siècle, largement prépondérante. La présence chinoise, amorcée déjà sous les Song du Sud (1127-1279), développée par les Yuan (Mongols, 1279-1368) et notamment Koublaï Khan, et surtout par les Ming qui n'envoyèrent pas moins de sept grandes expéditions navales dans l'océan Indien de 1405 à 1431, vers l'Inde d'abord, puis vers Ceylan, le golfe Persique et jusqu'à l'Arabie et aux côtes orientales de l'Afrique, y était restée éphémère, s'effondrant totalement après 1438⁵⁹⁶. Alors qu'Ibn Battouta, vers 1340-1350, signalait des commerçants chinois poussant jusqu'à Calicut ⁵⁹⁷, à la fin du XV^e siècle ils n'apparaissent plus dans l'océan Indien propre, ne dépassant pas Malacca, le Siam et l'Indonésie ⁵⁹⁸. Lorsque Solaïmân al-Mahrî énumère, au début du XVI^e siècle, les « maîtres de navigation », ce sont pour lui « les Arabes, les gens d'Ormuz, les gens de l'Inde occidentale, les Tcholas du Coromandel et les Zandjs de la côte orientale d'Afrique ⁵⁹⁹ ». Parmi ceux-ci l'activité des Tcholas du Coromandel est alors en déclin au profit, dans le golfe du Bengale, des Kling et des Birmans ⁶⁰⁰. Les Arabes, marchands, possesseurs de navires et armateurs, semblent avoir été moins importants comme marins ⁶⁰¹. Les mers sont surtout sillonnées par « les gens de l'Inde occidentale », et particulièrement les Goudjeratis, en partie Hindous et en partie (nouveaux) Musulmans, convertis après leur conquête par le sultan de Dehli en 1297, qui, avec le zèle des néophytes, ont notamment organisé des voyages maritimes pour le pèlerinage de La Mecque ⁶⁰². Arabes ou Indiens, les Musulmans étaient de toute façon déjà très nombreux sur la côte du Malabar lors de l'arrivée des Portugais ⁶⁰³.

Dans le domaine technique, en revanche, l'influence chinoise s'étendait plus loin vers l'Ouest. Deux types de navires se partagent alors l'Océan : des navires « indiens », de 350 à 400 tonneaux, presque toujours simplement cousus, suivant le type traditionnel d'assemblage des mers du Sud qui a frappé de bonne heure les observateurs familiers de la Méditerranée ⁶⁰⁴, mais déjà peut-être parfois cloutés (on en trouvait sur la côte du Malabar d'après Varthema, dont les observations remontent à 1506-1507) ⁶⁰⁵, qui étaient répandus à l'Ouest de la péninsule ; des jonques sino-indonésiennes et bengalies, beaucoup plus importantes, à trois ou quatre mâts, cloutées et très supérieures aux précédentes, qui dominaient

dans le secteur oriental jusque dans le golfe du Bengale, où elles voisinaient d'ailleurs avec de plus petits bateaux (*sampans*) simplement cousus ⁶⁰⁶. La raison de la persistance de la technique archaïque de l'assemblage cousu dans l'océan Indien occidental n'est pas claire. On a suggéré la trop grande dureté du bois, qui aurait rebuté le clouage. Mais cette explication, déjà donnée par Marco Polo ⁶⁰⁷, peut-être valable pour le bois de certains arbres de l'Inde (comme le « benteak » — *Lagerstroemia lanceolata*), ne l'est en aucune façon pour le teck, le plus généralement utilisé ⁶⁰⁸. Plus acceptable est sans doute l'idée qui consiste à y voir une simple mesure d'économie provoquée par le prix élevé des produits de la métallurgie indienne ⁶⁰⁹. Quoi qu'il en soit, c'était indiscutablement une grave faiblesse, qui rendait ces navires dangereux pour les voyages par gros temps en haute mer. Ceux-ci ne leur étaient cependant pas totalement interdits. On a l'exemple d'un navire « indien » de ce type qui aurait été au cap de Bonne Espérance en 1420⁶¹⁰. Les techniques de navigation, en effet, étaient déjà relativement évoluées. Outre la navigation sidérale précitée, et les cartes (voir plus haut p. 121), le compas était connu depuis l'époque Ming ⁶¹¹, et l'on sait depuis longtemps que les marins musulmans ont joué un rôle décisif dans la transmission de la boussole vers l'Occident ⁶¹². Quant au gouvernail d'étambot, progrès considérable par rapport aux deux gouvernails latéraux, qui passe pour une invention européenne de la mer du Nord et n'apparaît, en provenance d'elle, dans la Méditerranée occidentale que dans la seconde moitié du XIII^e siècle, on a montré qu'il était connu dans le golfe Persique et dans la mer Rouge du XI^e au XIII^e siècle, sous la forme à vrai dire assez primitive manœuvrée par des cordes et non encore par une barre, une influence chinoise paraissant possible ici aussi ⁶¹³. Au total une analyse détaillée de cette activité maritime a pu conclure que les techniques de navigation, dans leur ensemble, n'étaient pas sensiblement inférieures à celles utilisées dans les eaux européennes ou est-asiatiques à la même époque ⁶¹⁴. L'ossature économique de ces courants commerciaux, enfin, était fournie par des associations de marchands qui entretenaient les solidarités nécessaires, la seule carence importante par rapport à l'Occident étant l'absence de structures bancaires ⁶¹⁵.

UNE NAVIGATION INTERROMPUE ?

Tout ceci pose une grave question. Comment peut-on expliquer le décalage, fossé apparemment infranchissable, entre d'une part cette littérature maritime technique de bonne qualité que constituent, à la fin du XV^e et au début du XVI^e siècle, les textes des « Pilotes », témoignant d'une bonne connaissance de ces mers du Sud jusqu'à l'Extrême-Orient inclus, que viennent confirmer tous les documents historiques européens sur la grande activité maritime musulmane dans ces mers à la même époque ; et d'autre part le fatras de fantasmagories et de contes qui remplissent encore alors la « science » encyclopédique et géographique arabo-persane, fatras qui n'a cessé, on l'a vu, de se développer, de proliférer au cours d'un demi-millénaire et dès le milieu du X^e siècle ? La réponse paraît évidente. C'est parce que, pendant plusieurs siècles au moins, on avait cessé de naviguer dans ces mers lointaines, avant une reprise dont les voyages d'Ibn Battouta, dans la première moitié du XIV^e siècle, auraient été les premiers à apporter à nouveau des preuves tangibles et sérieuses. Elle a été énoncée, avec beaucoup de fermeté, par le savant éminent que fut Jean Sauvaget ⁶¹⁶.

Le problème est inséparable de celui des sources d'Ibn Mâdjid, dont le même auteur a donné un traitement critique nouveau. Notre pilote fait état, comme ses informateurs, de trois personnages de Sirâf, dont il donne les noms, qui auraient composé antérieurement des ouvrages similaires au sien ⁶¹⁷. Les Trois étaient « des compilateurs, non des auteurs originaux. Ils ne voyagèrent sur mer que de Sirâf au Makrân (Baloutchistan iranien actuel)... » et « furent sept jours en haute mer, du Makrân [ils allèrent] au Khorâsân en un mois... Ils se mirent à interroger sur chaque contrée les gens de cette contrée et à en prendre note ». N'étant pas eux-mêmes gens de mer, ils mirent à profit les écrits de deux navigateurs qui avaient vécu avant eux, dont l'un, le pilote Khaouâchîr b. Yousof b. Çalâh al-Arikî, avait voyagé « en l'an 400 [de l'Hégire] et dans les années voisines » (= 1009-1010), ainsi que les informations d'autres célébrités de leur temps. Ibn Mâdjid a vu un manuscrit des Trois, transcrit par le petit-fils de l'un d'entre eux, qui portait, dans un membre de phrase quelque peu obscur, la date de 580 H (= 1184-1185), et Gabriel Ferrand l'avait considérée comme celle de ce manuscrit. Mais Sauvaget, au nom des règles grammaticales arabes, qu'il maîtrisait effectivement mieux que quiconque, interprète cette date comme donnant un compte d'années *avant* l'époque où écrivait Ibn Mâdjid, ce qui reporte

(la recension des *Faouâ'id*... où se trouve ce passage ayant été composée en 895 H) à 315 H (= 927-928). Cette traduction était confirmée par l'indication selon laquelle « les Trois » auraient vécu à l'époque du califat abbasside, admissible si elle rapporte le texte au X^e siècle, mais qui n'aurait plus aucun sens si elle vise la fin du XII^e siècle, les califes de Bagdad ayant alors perdu depuis longtemps toute autorité effective ⁶¹⁸. Poursuivant son analyse, et effectuant d'habiles rapprochements avec les noms de deux informateurs cités dans *Les Merveilles de l'Inde*, il était conduit à établir que les Trois n'étaient pas contemporains et qu'ils avaient vécu, non au début du XII^e siècle, mais du milieu du IX^e à la première moitié du X^e siècle. Il reconstituait même leur filiation et leur parenté. Il fallait évidemment dans ces conditions récuser, et considérer comme une erreur attribuable soit à Ibn Mâdjid lui-même soit à ses sources, la date de 400 H donnée par ailleurs. Dans ces conditions tout s'éclairerait. La dégradation des connaissances, l'invasion des mythes, exprimerait tout naturellement la disparition des données de première main pendant plusieurs siècles, conduisant à accepter les « histoires de matelots » de plus en plus enjolivées. On pourrait en fait ajouter d'autres arguments à ceux de Sauvaget. Dès la seconde moitié du X^e siècle les voyages vers la Chine s'étaient certainement considérablement raréfiés. Un moine de Nadjrân, qui en revenait, et qu'Abou'l-Faradj rencontra en 987 à Bagdad, lui indiquait alors que « les voyages par mer sont irréguliers. C'est une terrible chose que la navigation et peu de gens y sont experts ⁶¹⁹ ».

Largement reçue à l'époque, et encore aujourd'hui par fruit d'une certaine inertie ⁶²⁰, cette théorie n'est cependant pas admissible. Une critique pertinente en a été donnée quinze ans plus tard par Jean Aubin, dans un article malheureusement enfoui dans une revue portugaise peu répandue ⁶²¹ et qui passa à l'époque largement inaperçu, d'autant plus que le même auteur, dans un article antérieur de deux ans seulement, publié dans une revue d'histoire médiévale de beaucoup plus large diffusion, acceptait encore les idées de Sauvaget, et apportait même en leur faveur un argument non négligeable en remarquant qu'il était difficile de croire à la rédaction du texte des Trois au XII^e siècle dans le milieu de Sirâf, alors en pleine décadence ⁶²². En fait dès 1961 il montrait que les déductions ingénieuses de Jean Sauvaget quant à la chronologie et aux rapports de

parenté des Trois reposaient sur la coïncidence de prénoms fort communs dans le golfe Persique, et qu'il restait troublant que, par contraste, aucun des gens de mer célèbres qui furent leurs informateurs ne soit mentionné dans le *Livre des Merveilles*..., pourtant prolixe en matière de noms des navigateurs qui furent à ses sources. Enfin, bien que les données d'Ibn Mâdjid sur la biographie des Trois soient plus que vagues, le texte n'en dit pas moins nettement qu'ils voyagèrent *ensemble* de Sirâf au Khorâsân et étaient donc contemporains. Ils allèrent sans doute de là vers les ports alors actifs de l'aval du Golfe et de la mer d'Oman, où ils purent consulter les travaux des pilotes antérieurs [623](#). Reste la date. La tournure ne laisse pas d'être insolite, et de construction grammaticale imprécise. Mais il y aurait, comme l'a dit le traducteur russe d'Ibn Mâdjid, quelque « manipulation des chiffres » à refuser celle de 580 H, qu'il a, en ce qui le concerne, acceptée sans réserve [624](#).

Surtout Jean Aubin a pu retrouver des témoignages, certes peu nombreux mais tout à fait péremptoires, de la continuité des relations maritimes vers l'Extrême-Orient pendant ces « siècles obscurs ». Un copiste d'Ibn Hauqal a mentionné, dans des gloses en marge d'un manuscrit qu'il établissait, avoir rencontré à Ormuz, en 1144, « un négociant cossu » propriétaire de navires qui cinglaient vers « les extrémités de l'Inde [625](#) ». D'après le même, il y avait à Aden, au début du XII^e siècle, un commerçant nommé Ramicht qui s'était fabuleusement enrichi par le commerce de la Chine, ainsi que ses quatre employés. Son maître également, qui y avait passé vingt ans, en était revenu avec un capital en marchandises évalué à 500 000 dinars [626](#). Dans la seconde moitié du XIII^e siècle, lorsque Qaïs était devenu le premier centre commercial du Golfe, le marchand Djamâl al-Dîn Ibrâhîm b. Mohammad al-Tîbî, possesseur d'une flotte de près de cent navires, y organisait des relations commerciales régulières vers l'Extrême-Orient. Il avait lui-même voyagé en Chine, et son fils aîné s'y rendit à son tour par mer en 1297-1298 [627](#). À la même époque un marchand égyptien d'origine iranienne fit trois fois le voyage de Chine [628](#). Des inscriptions funéraires découvertes dans ce pays livrent les noms de nombreux marchands iraniens, en particulier d'un Yazdi mort en 704 H (1304), qui n'avaient certainement pas voyagé par terre [629](#). On pourrait ajouter aux données réunies par Aubin que la poésie elle-même se faisait

l'écho de cette activité. Saadi, dans *Le Jardin des Roses*, composé en 656 H (1258-1259), s'entretient avec un marchand qui parle de ses projets et veut « porter du soufre de Perse à la Chine, où l'on dit qu'il se vend chèrement ⁶³⁰ ».

La cause paraît entendue. Les relations commerciales entre le Moyen-Orient musulman et l'Extrême-Orient chinois n'ont jamais cessé. La question précédemment posée n'en est que plus irritante. Et comment expliquer que l'arabisant immense qu'était Jean Sauvaget ait pu commettre cette erreur ?

BAGDAD-SUR-TERRE

Il s'agit en fait d'un problème de communication entre trois niveaux de connaissance : « scientifique », technique, populaire. On attendrait que la première ait été nourrie de la deuxième. Or elle a été envahie par la dernière. Comment comprendre que les histoires invraisemblables des matelots, et non la solide pratique des capitaines de mer, aient rempli les œuvres des lettrés de Bagdad ou du Caire ?

La solution est claire. Si la littérature « savante » de la civilisation musulmane, dès la glorieuse époque des Abbassides, a ignoré la documentation précise que lui offraient les ouvrages des techniciens de la navigation, c'est qu'elle n'a pas cherché à les utiliser ; c'est tout simplement qu'elle ne s'intéressait pas à la mer et à ce qui pouvait se trouver sur elle et au milieu d'elle. Il y avait eu, semble-t-il, aux tout débuts du califat, une période d'exaltation religieuse et nationale où les Arabes ont pu se glorifier du courage, voire de la témérité, avec lesquels ils se lançaient, pour la cause de la foi, sur un élément aussi redoutable. C'était l'atmosphère intrépide qui soutenait les « dames de Chypre », ou les participants de la « Guerre des Illustres » (voir pp. 25 et 56). C'est sans doute ainsi qu'il faut interpréter l'affirmation de Djâhiz, reprise par Ibn Rosteh, selon laquelle le gouverneur de l'Irak, Al-Hadjdjâd (mort en 714), aurait le premier lancé sur les mers du Sud des navires non plus cousus, selon la méthode traditionnelle, mais cloutés et goudronnés ⁶³¹. C'était encore un temps où la conquête des mers du Sud pouvait paraître nécessaire aux Croyants. Mais cette atmosphère, née des premières ardeurs du *djihâd*, va bien vite

disparaître. La capitale opulente et embourgeoisée des Abbassides va se détourner d'elles comme elle le faisait du « Trône de Satan ». Un témoignage éloquent nous en est apporté par l'extrême rareté des manuscrits qui nous ont conservé les textes essentiels tant du voyage sur mer que de la technique maritime. Alors que les ouvrages majeurs de théologie, de philologie ou d'histoire de la grande époque musulmane nous sont souvent connus par des dizaines, voire des centaines de copies, c'est une seule, datant sans doute de la fin du XII^e siècle, qui nous a préservé la *Relation*... ainsi que le « Supplément » d'Abou Zaïd. L'absence de toute autre tradition chez les auteurs qui les ont utilisés, et le fait que ce manuscrit unique comporte des leçons fautives attestées par des citations antérieures de deux siècles et demi suggèrent d'ailleurs que cette rareté a été originelle et que les copies n'ont pas été nombreuses ⁶³². De même aucun des recueils d'instructions nautiques du haut Moyen Âge qui ont constitué les sources d'Ibn Mâdjid n'est parvenu jusqu'à nous, et leur existence même n'est connue que par lui. Et ceux des pilotes de la fin du XV^e et du début du XVI^e siècle eux-mêmes, pourtant infiniment plus récents, ne nous ont été transmis qu'en un tout petit nombre d'exemplaires. Comme on l'a vu plus haut (p. 115), ils n'ont longtemps été connus que par la traduction turque de Sidi Ali avant d'être retrouvés au début de ce siècle dans les manuscrits 2292 et 2559 de la Bibliothèque Nationale. Depuis cette époque, tandis qu'on découvrait à Léninegrad le manuscrit contenant trois poèmes nouveaux d'Ibn Mâdjid, des recherches actives ont permis de retrouver d'abord à Damas un second exemplaire du n° 2292, ainsi qu'à Djedda un autre exemplaire, incomplet, du n° 2559 ⁶³³, puis trois autres exemplaires à Bahraïn, Mossoul et Islâmâbâd, portant le total à six seulement ; mais sur les 41 poèmes nautiques qu'Ibn Mâdjid est connu pour avoir composé, 17 doivent être encore considérés comme très probablement perdus ⁶³⁴. Cette rareté n'a d'ailleurs rien d'étonnant quand on songe aux conditions de l'utilisation de ces « routiers » sur les bateaux de l'océan Indien, exposés à toutes les intempéries et, malgré leur utilité, traités avec mépris. Au début du XIX^e siècle un informateur arabe n'hésita pas, pour l'offrir à son ami britannique qui s'intéressait aux procédés de navigation des Musulmans, à arracher une page à l'un de ces recueils, que le *nâkhodâ* du navire conservait cependant avec soin car il n'aurait pu, sans lui, effectuer son retour des Maldives aux Indes ⁶³⁵. La conservation de ces

textes dépenaillés, lorsqu'un petit nombre d'entre eux fut rapporté à terre par des capitaines retraités, ne préoccupa visiblement personne. On ne les trouvait évidemment pas dans les bibliothèques des centres d'enseignement et de culte, et pas davantage dans les palais. Et lorsque l'écrivain de marine australien Alan Villiers prit passage, en 1939, sur un boutre koweïtien pour un périple sur les côtes orientales de l'Afrique, dans l'intention d'écrire un ouvrage sur cette navigation (voir p. 438 « Aventures de Mer. 17 »), la seule réaction du capitaine du navire fut de dire qu'il ne se trouverait aucun Arabe pour lire un tel livre ⁶³⁶. On s'explique ainsi l'erreur de Jean Sauvaget. Ce très grand connaisseur de la littérature arabe classique, de Bagdad ou du Caire, n'y trouvait aucune référence concrète à la mer, qui restait étrangère à ces « savants ». La métropole qu'Al-Mançour avait cru fonder à l'aboutissement des routes de mer (voir p. 93) est bien restée exclusivement « Bagdad-sur-Terre ». Sauvaget a remarqué lui-même que la *Relation...*, le plus ancien ouvrage à donner sur les mers du Sud des renseignements sérieux, a été totalement ignorée des bibliographes arabes, malgré le soin méticuleux qu'ils ont apporté à l'établissement de leurs répertoires. Il trouvait cette carence « surprenante » chez Hadji Khalfa, auteur du XVII^e siècle, et « déconcertante » de la part du grand bibliographe Al-Nadim, dont l'œuvre beaucoup plus ancienne (988) témoigne d'une connaissance pratiquement exhaustive de la production littéraire de l'Irak durant la période classique ⁶³⁷. En fait il n'y a rien là d'étrange. L'anonymat même de l'ouvrage, dont, quelque cinquante ans après sa rédaction, personne ne savait plus à qui l'attribuer, montre le peu d'intérêt qu'il a suscité. Entre les niveaux « technique » et « scientifique » la communication était à l'évidence totalement interrompue.

La littérature populaire, de divertissement, en revanche, qui faisait une large place aux récits merveilleux et particulièrement aux histoires fantastiques des matelots, a toujours tenu une grande place dans les lectures de la bourgeoisie citadine, et jusque chez les Grands. La *Relation...* s'en distinguait, dans une certaine mesure, par le sérieux de son information ⁶³⁸. Mais *Les Merveilles de l'Inde* en font indiscutablement partie, de même qu'un ouvrage perdu, *Les Merveilles de la Mer*, qu'on ne connaît que par son titre, et par une anecdote significative qui témoigne du succès de cette littérature « récréative ». Nous savons qu'avant l'avènement

du futur calife Al-Radî, monté sur le trône en 834, et alors qu'il n'était encore qu'héritier désigné, sa grand-mère avait fait saisir par ses eunuques, aux fins de les contrôler, les livres que lui faisait étudier son précepteur. Vexé, le jeune prince s'était hautement récrié sur la tenue et la valeur morale de ces ouvrages, et avait enjoint aux eunuques de répondre à qui les avait envoyés : « Ce ne sont pas de ces livres que vous prisez tant, comme *Les Merveilles de la Mer*, *l'Histoire de Sindbâd* et *Le Chat et le Rat* ». Ce témoignage est d'autant plus précieux qu'il provient d'une source particulièrement autorisée, à savoir le précepteur lui-même du futur calife ⁶³⁹. Rien ne souligne mieux la vogue, dans les milieux citadins de l'Irak, de ces compositions dont les auteurs se proposaient de satisfaire les curiosités d'une société raffinée, où le désir de briller dans la conversation, la séduction qu'exerçaient l'inconnu et le merveilleux, la soif des nouveautés, étaient si forts chez les « gens du monde » qu'il y avait à Bagdad de véritables « cabinets de lecture » où chacun pouvait, contre rétribution, consulter l'ouvrage de son choix, et que des auteurs de talent ne dédaignaient pas de composer expressément à l'intention de cette clientèle ⁶⁴⁰. Cette littérature populaire, ignorée, comme la *Relation...*, des bibliographes, a, si l'on excepte le cas de Sindbâd dont il sera reparlé ci-après, à peu près totalement disparu des bibliothèques, malgré un succès qui fut certainement considérable à l'époque. *Les Merveilles de l'Inde* ne sont également connues que par une seule copie, ainsi d'ailleurs que *L'Abrégé des Merveilles*, et il a fallu l'anecdote rapportée plus haut pour que soit connu le titre seul des *Merveilles de la Mer*. Cela n'a rien d'étonnant. Les bibliophiles savent bien que plus un ouvrage ancien a connu de succès populaire, plus rares en sont les exemplaires ⁶⁴¹. Mais ces récits, à la différence des « Instructions Nautiques », ont eu le temps d'imprégner puissamment la « culture » des grandes métropoles, et leurs encyclopédistes lettrés se sont trouvés tout prêts à utiliser ces histoires fabuleuses. Les mers du Sud étaient devenues pour eux, définitivement, « le pays des Merveilles ».

SIGNIFICATION DE SINDBÂD

De toute cette littérature populaire à thèmes maritimes, si influente et si

éphémère à la fois, un seul texte a réellement accédé à la célébrité, et est même passé jusqu'en Occident : ce sont les aventures de Sindbâd « le marin » ⁶⁴². On y retrouve, développées et distribuées en sept voyages plus ou moins fantastiques d'un personnage de Bagdad, beaucoup des histoires merveilleuses bien connues par ailleurs et jusque dans la littérature géographique et savante qui s'en est emparée, ainsi que d'autres du même type : île mouvante et chevaux de mer (1^{er} voyage) ; oiseau rokh et vallée des diamants (2^e voyage) ; hommes-singes et géant rôti d'hommes (3^e voyage) ; puits aux cadavres où l'on enterre les veufs et les veuves avec des objets de prix, et dont notre homme, après la mort de sa femme, réussit à s'extraire (4^e voyage) ; cité des singes (5^e voyage) ; pays des éléphants et des pierres précieuses (Ceylan), avec l'ambassade dont se charge notre voyageur (6^e voyage) ; ville des hommes-ailés (7^e voyage). Ce corpus d'histoires nous a été conservé, sous des formes plus ou moins complètes et remaniées, dans un grand nombre de manuscrits arabes (huit à la seule Bibliothèque Nationale de Paris), réuni ou non aux *Mille et Une Nuits*. Il a fait l'objet de nombreuses versions persanes (en prose ou en vers) et turques, est passé de bonne heure dans des traductions hébraïque, grecque, syriaque, puis romane (espagnole), et a enfin connu un grand succès d'impression dans les diverses langues de l'Occident moderne, sous forme indépendante ou inséré dans les *Mille et Une Nuits* et d'autres recueils analogues. Les relations des histoires de Sindbâd avec les *Mille et Une Nuits* restent matière à discussions. Faisaient-elles partie du premier recueil de celles-ci, comme on l'a souvent pensé ⁶⁴³, ou n'y ont-elles été rattachées que postérieurement⁶⁴⁴ ? La question apparaît assez inextricable.

Elle est inséparable du problème de la date de la première rédaction de ces aventures. On les rapporte volontiers à l'époque de la « grande navigation » abbasside, dont elles apparaissent en effet à l'évidence être une illustration, et on a même cru pouvoir la fixer aux environs de 835-840 (et même très précisément en 837), la carrière de Sindbâd s'échelonnant de 781 à 835 (en tenant compte de la durée, normale, des six premiers voyages et de celle de 27 ans (!) attribuée au septième), et en fonction de divers éléments chronologiquement fixés (ambassade de Ceylan à l'époque où Al-Ma'moun, fils de Haroun al-Rachid, occupait déjà un poste important dans le gouvernement, soit en 806-807 ; destruction par Al-

Mou'tasim (833-842) des pirates de Sourate mentionnés dans le même sixième voyage) [645](#). En fait ces précisions apparaissent assez largement illusoires, le septième voyage, beaucoup plus long, de tonalité carrément fantastique qui rompt avec l'ensemble, et qui existe en deux versions notablement discordantes, étant évidemment un élément rapporté. Le corpus s'était certainement progressivement enrichi à partir d'un fonds beaucoup plus ancien. Il est déjà mentionné dans l'œuvre d'Al-Lâhiqî (mort en 815) [646](#), et il faut sans aucun doute lui chercher des antécédents persans ou même indiens, l'hésitation entre les deux origines étant déjà marquée chez les commentateurs du IX^e et du X^e siècle et la dernière paraissant en fin de compte la plus plausible aux orientalistes modernes [647](#). Le nom même du personnage [648](#), cependant, est certainement iranien, attesté sous la forme Sounbâd, avant d'être déformé en Sindbâd (et Hindbâd) à la suite de son voyage dans l'Inde (Sind, Hind). Surtout on a remarqué que notre homme ne parle jamais de la Chine [649](#), ce qui conduit à faire remonter le corpus primitif à une époque antérieure à l'établissement de relations maritimes régulières avec elle au VIII^e siècle (voir p. 92).

Tout ceci, de toute façon, importe assez peu pour notre propos. Quelles que soient la date précise de constitution du corpus, et les modalités de son insertion dans les *Mille et Une Nuits*, le problème qui se pose est le suivant : Pourquoi donc ce personnage a-t-il ainsi concentré sur lui, et transmis à la postérité, multipliées en d'innombrables exemplaires, les histoires de matelots de la grande navigation ? Pourquoi ce succès, cette immense fortune ? Et pourquoi, d'ailleurs, cette intégration aux *Mille et Une Nuits*, où il détonne remarquablement, les voyages, dans ces dernières, étant effectués par caravanes terrestres. La réponse est simple. Elle tient en un mot. Sindbâd, malgré l'épithète accolée à son nom, et sur laquelle insiste d'ailleurs lourdement le troisième voyage [650](#), n'est aucunement un « marin ». Certes il a voyagé sur des mers lointaines. Mais ce n'est pas là son trait le plus caractéristique. En fait il est totalement indifférent aux choses de la navigation. Il lui suffit que le navire sur lequel il s'embarque soit solide et bien construit, de belle apparence [651](#). Son ignorance des techniques maritimes apparaît totale. Tout au plus pourra-t-il, avec ses compagnons d'infortune de l'île du géant mangeur d'hommes, assembler un radeau rudimentaire [652](#). Sindbâd est avant tout *un marchand*. Et un marchand

fabuleusement enrichi, comme pouvaient l'être certains d'entre eux au siècle d'or des Abbassides. On énumère complaisamment les immenses biens qu'il a accumulés, les investissements fructueux qu'il a réalisés au retour de ses expéditions, en immeubles, terres, femmes et beaux esclaves. Les largesses qu'il fait à son homonyme Sindbâd le Portefaix s'inscrivent dans le tableau du mécène fastueux, si représentatif de la société de la grande capitale. Il incarne à merveille l'image, familière à tout bon Musulman, du bourgeois nanti qui, ayant fait fortune, et après avoir d'ailleurs dispensé amplement l'aumône légale, jouit en paix des plaisirs de l'existence, parmi la bonne chère et les boissons délicates ⁶⁵³. Ce portrait n'est pas celui d'un homme de mer. C'est celui de l'homme qui a triomphé de la mer, et qui lui a échappé.

Du souffle du grand large, la civilisation musulmane classique n'avait recueilli que la passion de l'or, la subtilité des épices, l'effluve des parfums. Elle n'avait vu au mieux, dans ces mers du Sud qui furent pourtant pour elle un espace privilégié, que l'occasion de sa fortune et l'instrument de ses plaisirs. Bénies de Dieu, elles n'en restèrent pas moins, pour les princes et les lettrés de la grande société de Bagdad ou du Caire, un objet somme toute lointain et assez indifférent. L'expression politique et culturelle de cette attitude fut immense. On ne saurait trop insister sur l'extraordinaire lenteur de l'expansion de l'Islam dans ce domaine de l'océan Indien. La foi intrépide qui avait porté ses armées, en un siècle au plus, jusqu'au cœur de l'Occident chrétien, mit plus de six cents ans à s'implanter sérieusement sur les côtes des grandes îles de l'Indonésie, et elle laissa non islamisé, en arrière de celles-ci, le vaste espace intermédiaire des côtes orientales de la péninsule indienne, de la Birmanie et du Siam. La conversion de l'Indonésie elle-même ne fut guère qu'un hasard historique, pour des motifs politiques conjoncturels au sein de l'aristocratie javanaise ⁶⁵⁴. Le « pays des Merveilles » resta en fait, pour les Musulmans, un vide stratégique où, quand les Chinois eurent renoncé à s'y maintenir, les Européens, après avoir doublé le Cap, n'eurent aucune peine à pénétrer.

AVENTURES DE MER. 2-6: QUELQUES ÎLES

Au terme des tempêtes et des naufrages, à l'extrémité des routes de mer où le marin s'égare, se rencontrent des terres inconnues. Plus que des rivages de continents où des ports accueillants, des villes parfois immenses, permettent de retrouver des peuples de connaissance, certes étrangers mais possédant généralement une structure policée et une certaine forme de civilisation, ce sont des îles, mondes clos et confinés, de petite taille, propices à toutes les singularités, prétexte à l'imagination débordante des navigateurs. Certaines d'entre elles contiennent des créatures bien intéressantes dont on trouvera ci-après un échantillonnage, d'après les *Merveilles de l'Inde*, et un récit de navigateur persan conservé dans un conte chinois.

2. L'ÎLE DES FEMMES

Voici ce qui m'a été conté relativement à l'île des femmes par le *nâkhodâ* Abou'z Zahar al-Barkhati, un des personnages importants de Sirâf. Il avait été adorateur du feu, suivant la religion de l'Inde. Sa parole était fort écoutée, chacun lui confiait volontiers et ses biens et ses enfants ⁶⁵⁵. Il finit par embrasser l'islamisme, fut très bon Musulman et accomplit le pèlerinage. Il était parti, me dit-il, sur un grand navire à lui appartenant, emmenant une foule de commerçants de tous pays. Parvenus dans la mer de Malayou, ils approchaient des parages de la Chine et en distinguaient déjà quelque sommet de montagne, quand tout à coup un vent terrible s'éleva soufflant à l'opposé de la direction du navire, avec une telle violence qu'il n'était pas possible de lui résister, et l'agitation des flots leur ôta tout moyen de gouverner. Ce vent les entraîna dans la direction de Canope ⁶⁵⁶. Or, quiconque est poussé dans cette mer à tel point que Canope se trouve à son zénith, celui-là doit perdre tout espoir de retour. Il est rejeté dans une masse d'eau qui coule vers le Midi ; à mesure que le navire avance, les flots s'élèvent derrière lui, de notre côté, et devant lui l'onde s'abaisse. Alors, quel que soit le vent, violent ou paisible, tout retour lui est fermé ; le courant l'entraîne dans l'immensité de l'Océan.

Quand les gens du navire s'aperçurent qu'ils marchaient vers Canope, quand la nuit les eut envahis, et qu'ils se virent dans des ténèbres profondes, hors d'état de se diriger, ils désespérèrent de leur salut. La

puissance des vagues tantôt les élevait jusqu'aux nues, tantôt les plongeait dans les abîmes. Toute la nuit, ils demeurèrent ainsi dans un brouillard épais, sur une poix liquide. Et quand revint l'aurore, ils ne s'en apercevaient point, à cause des ténèbres qui les environnaient, et du brouillard qui rejoignait la surface de la mer, et de la violence du vent et du trouble de leurs esprits. Dans cette nuit si longue, sans espoir de salut, livrés en proie à la violence de la tempête, dans la mer bouillonnante, battus par des vagues effroyables, sur leur navire bondissant, plongeant, ébranlé, gémissant, les passagers se firent leurs adieux, et chacun de son côté invoqua la puissance de l'objet de ses adorations ; car il se trouvait parmi eux des gens de la Chine, de l'Inde, de la Perse et des Îles. Puis ils se résignèrent à la mort.

Deux jours et deux nuits s'écoulèrent ainsi, sans qu'ils pussent distinguer la nuit du jour. Vers le milieu de la troisième nuit, ils virent devant eux l'horizon illuminé d'un feu extraordinaire. Une nouvelle peur les saisit ; et s'adressant au capitaine : « Ne vois-tu pas, dirent-ils, ce feu effrayant qui remplit l'horizon et vers lequel nous sommes entraînés. Voilà qu'il nous entoure, et nous aimons mieux être noyés que brûlés. Au nom de la divinité que tu adores ⁶⁵⁷, fais chavirer le navire avec nos personnes au sein de cet abîme, au milieu de ces ténèbres, où chacun de nous périra du moins sans apercevoir les souffrances de ses compagnons. Fais et tu es d'avance pardonné pour ce qui nous arrivera. Durant ces nuits et ces jours derniers, ne sommes-nous pas morts déjà de mille et mille morts. Et ne vaut-il pas mieux bien mourir en une fois ? ».

Le capitaine répondit : « Sachez que les voyageurs et les commerçants sont exposés à des dangers terribles, plus terribles que ceux qui vous effraient en ce moment. Et nous, membres de la confrérie des pilotes, nous sommes tenus à des devoirs ⁶⁵⁸ ; nous avons fait serment de ne jamais laisser perdre un navire, tant que le terme fatal n'est pas venu pour lui. Nous ne les abandonnons qu'avec notre propre vie. Prenez patience, confiez-vous à la volonté du souverain des vents et de la mer qui les change tous deux comme il lui plaît ».

Voyant que le capitaine se refusait à leurs désirs, ils se mirent à sangloter, à pousser des gémissements, et chacun regrettait la tranquillité passée. En vain le capitaine dit au crieur de transmettre ses ordres à

l'équipage pour les manœuvres que nécessitait la situation du navire ; le bruit de la mer, le tumulte des vagues entre-choquées, le mugissement des vents dans les voiles et les cordages, et aussi les lamentations des hommes, empêchèrent l'équipage d'entendre. Et le navire faillit périr faute d'être gouverné. Pourtant il continua sa marche, sans changement dans la mer ni le vent.

Il se trouvait dans le navire un Musulman d'un âge respectable, natif de Cadix, en Espagne, qui, dans la presse des hommes, au moment de l'embarquement, s'était glissé à bord, durant la nuit du départ, sans que le capitaine l'aperçût. Il s'était ensuite tenu caché dans un coin retiré du navire, de peur d'être injurié et maltraité s'il se montrait. Mais lorsqu'il vit la situation du navire, les dangers qu'on courait, et la conduite des hommes qui conspirait avec le bouleversement des flots contre leur propre vie, il n'hésita plus à sortir de sa cachette, advienne que pourra de sa propre personne. Il s'avança donc vers les gens du navire et leur dit : « Que se passe-t-il ? Est-ce que le navire s'est ouvert ? » On lui répondit : « Non. — Le gouvernail s'est-il cassé ? — Non. Est-ce que la mer vous envahit ? — Non. Qu'y a-t-il donc ? — Vraiment, répondirent-ils, tu parles comme si tu n'étais pas avec nous sur ce navire. Ne vois-tu pas l'agitation terrible de la mer, et ses vagues, et l'obscurité qui nous environne, ne laissant apercevoir ni soleil ni lune ni étoiles pour guider notre marche ? Voilà que nous sommes entrés sous Canope, livrés à la merci des vents et des flots. Et le plus terrible encore, c'est ce feu là-bas vers lequel nous courons et qui déjà remplit l'horizon. Nous aimerions mieux périr noyés que brûlés, et nous avons prié le capitaine de renverser le navire dans la mer, au milieu des ténèbres qui nous cacheraient les uns aux autres, afin de mourir dans l'eau et non dans le feu, sans ajouter à nos souffrances celle de voir brûler nos compagnons ».

L'homme reprit : « Conduisez-moi au capitaine. » Amené devant lui, il le salua en langue indienne. Le capitaine surpris de voir cet inconnu lui rendit son salut et lui demanda : « Qui donc es-tu parmi les marchands ou les gens de leur suite ? Nous ne te reconnaissons pas comme une des personnes embarquées avec nous ». L'homme répondit : « Je ne fais partie ni des marchands ni de leur suite. — Qui donc t'a fait embarquer ? reprit le capitaine.— C'est moi, dit-il, qui me suis glissé dans la foule, au moment

du départ, et je m'étais réfugié dans un coin écarté du navire. — Comment te nourrissais-tu ? — Du plat de riz au beurre que le banian ⁶⁵⁹ du navire plaçait chaque jour dans mon voisinage pour les anges du bord ».

Tout cela surprit fort le capitaine. Et les gens du navire, distraits par cette aventure, firent trêve à leurs cris de terreur ; l'équipage se mit à son devoir ; à la voix du crieur, les voiles et les agrès furent mis en état, le vaisseau se trouva de nouveau gouverné. « Capitaine, dit l'homme de Cadix, d'où venaient les pleurs et les lamentations de tout ce monde ? — Eh ! répliqua le chef, ne vois-tu pas ce qu'il y a de terrible pour eux dans cette mer, ce vent, ces ténèbres, et plus encore dans ce feu qui remplit l'horizon et vers lequel nous pousse la tempête ? Pour moi je navigue dans ces mers depuis mon enfance, alors que je suivais mon père qui toute sa vie les a traversées ; me voici laissant déjà derrière moi ma quatre-vingtième année, et jamais je n'ai ouï dire que quelqu'un eût vu ce que nous voyons ni mentionné rien de pareil. — Rassure-toi, dit l'étranger. Avec la grâce de Dieu vous vous sauverez. Là-bas est une île entourée de montagnes sur lesquelles se brisent les flots de l'Océan. On y voit durant la nuit un feu prodigieux qui effraie l'ignorant. Au lever du soleil cette vision disparaît et s'en va en eau. Ce feu s'aperçoit du pays d'Andalous, j'y suis passé une fois et voici la seconde ».

Aux paroles de l'étranger, la joie se répandit dans le navire, les inquiétudes se calmèrent, la frayeur s'évanouit ; on mangea, on but. Et voilà que le vent mollit et la mer devint calme ; et ils approchèrent de l'île avec le lever du soleil. Le ciel s'étant éclairci, ils aperçurent la terre dont l'aspect les remplit de joie. Le navire aborde, tout le monde veut débarquer, ils se jettent sur le sable, se roulent passionnément sur cette terre bien-aimée, et pas une âme ne reste sur le navire.

Pendant ces transports, tout à coup de l'intérieur de l'île arrive une cohue de femmes dont Dieu seul pourrait compter le nombre. Elles tombent sur les hommes, mille femmes ou plus pour chaque homme. Elles les entraînent vers les montagnes, elles en font l'instrument de leurs plaisirs. C'est entre elles une lutte sans cesse renouvelée, et l'homme appartient à la plus forte. Les hommes mouraient d'épuisement l'un après l'autre ; et chaque fois qu'il en mourait un, elles tombaient encore sur lui à l'envi. Un seul survécut, ce fut l'Espagnol qu'une femme seule avait emporté. Il resta

caché dans le voisinage de la mer, et tous les jours cette femme lui portait à manger. Enfin le vent tourna et commença à souffler dans la direction du pays de l'Inde, d'où le navire était parti. L'homme prit le canot appelé felou et le munit pendant la nuit d'eau et de provisions. La femme voyant son dessein le conduisit en un endroit où, ayant écarté la terre, elle mit à découvert une mine de poudre d'or. Elle et lui en chargèrent le canot, autant qu'il put en recevoir. Puis ils s'embarquèrent tous deux, et après dix jours de navigation parvinrent au port d'où venait le navire.

La femme demeura avec l'Espagnol, apprit sa langue, se fit musulmane et lui donna plusieurs enfants. Questionnée sur cette île et ces femmes qui y vivaient hors de la société des hommes, elle parla ainsi : « Nous venons d'un pays plein de grandes villes dont les plus rapprochées de l'île en sont à trois jours et trois nuits de navigation. Les habitants de ce pays, tant rois que sujets, adorent tous ce feu qui, la nuit, brille dans l'île. Ils nomment l'île maison du soleil, parce que cet astre se lève à son extrémité orientale et se couche à son côté occidental ; et suivant leur croyance, il passe la nuit dans cette île. Le matin, à l'aurore, le feu nocturne s'éteint, s'évanouit, et aussitôt le soleil se lève : voilà ! voilà ! disent-ils, et ils l'adorent, se prosternent de tous côtés et lui adressent leurs prières. Ils agissent de même quand le soleil se couche et que le feu paraît.

« Il faut savoir que, par la volonté de Dieu, les femmes dans ce pays accouchent la première fois d'un garçon, la seconde fois de deux filles, et continuent de même en alternant, le reste de leur vie. Il arriva donc que dans nos pays les hommes furent rares, et les femmes devenues plus nombreuses voulurent les dominer. Alors les hommes en embarquèrent des milliers et les allèrent jeter sur cette île disant à leur Dieu, le soleil : " C'est à toi qu'appartient de droit ce que tu as créé ; pour nous, nous n'avons plus sur elles aucun pouvoir ".

« Les femmes furent ainsi laissées dans l'île, où elles meurent les unes après les autres. Et depuis notre débarquement, aucun homme n'était passé parmi nous avant votre arrivée. Car notre île est située dans la vaste mer, sous Canope ; et nul voyageur ne peut s'y rendre et en repartir ; nul n'ose abandonner le rivage et la terre ferme, de peur d'être englouti par l'Océan. Ainsi l'a voulu le Tout-Puissant ». Béni soit Dieu, le meilleur des créateurs

3. L'ÎLE DES HOMMES-POISSONS

Le capitaine Abou'z-zahrâ al-Barkhati⁶⁶¹ m'a fait le récit suivant qu'il tenait de son oncle maternel nommé Ibn Enchartou. Le père de cet oncle disait :

« Je partis sur un grand navire à moi, nous dirigeant vers l'île de Qaiçour⁶⁶². Le vent nous poussa vers une région marine où nous demeurâmes trente-trois jours dans un calme plat, sans un souffle de vent, tranquilles sur la face de la mer ; nos ancres ne trouvaient pas de fond à mille brasses de profondeur. Mais un courant nous entraînait sans que nous nous en doutions, jusqu'au moment où il nous amena parmi des îles. Nous gouvernâmes sur une de ces îles. Le long du rivage des femmes nageaient, criaient, jouaient. Nous leur faisons des signes d'amitié, en nous dirigeant vers elles. Mais à notre approche elles se sauvent dans l'île. Bientôt vinrent à nous des insulaires, hommes et femmes, qui paraissaient fort intelligents, mais dont la langue nous était inconnue. Nous nous exprimons par signes et ils nous répondent de même. Nous les comprenons et ils nous comprennent : " Avez-vous des aliments à nous vendre ? — Oui". Et ils nous apportent en abondance du riz, des poules, des brebis, du miel, du beurre, des fruits et autres comestibles. Nous les payons avec du fer, du cuivre, du koheul ⁶⁶³, des verroteries, des vêtements. Nous leur fîmes encore signe : " Avez-vous quelque objet de commerce ? — Nous avons des esclaves. — Fort bien. Amenez-les ". Et ils nous présentèrent les plus beaux esclaves que nous eussions vus de notre vie, et les plus gais ; ils chantaient, jouaient, folâtraient, plaisantaient entre eux. Leur corps était d'une grande pureté de forme, et doux comme de la crème ; si légers, si vifs qu'ils semblaient à chaque instant tout prêts à s'envoler. Seulement leur tête était petite, et sous leurs flancs on voyait des espèces d'ailes ou de nageoires comme en a la tortue. " Qu'est-ce là ? dîmes-nous aux insulaires. — Ne vous en inquiétez pas, répliquèrent-ils en riant. Les gens de l'île sont ainsi faits ". Et ils montraient le ciel, pour dire : " C'est Dieu qui nous a créés avec cette conformation ". Sans nous en préoccuper davantage, nous pensâmes que la chose importait peu et que ces esclaves faisaient parfaitement notre affaire. Aussi en achetâmes-nous, chacun suivant ses facultés. Le navire fut vidé de marchandises et rempli d'esclaves et de

provisions. À peine en avions-nous acheté quelques-uns qu'ils nous en amenaient d'autres plus beaux encore ; si bien que le bâtiment se trouva plein de créatures telles que les yeux n'ont jamais admiré rien de plus beau ni de plus gracieux. Vraiment il y avait là de quoi nous enrichir, nous et nos arrière-neveux.

« Le temps du départ arriva, le vent souffla des îles vers notre pays. Nos affaires étaient terminées et les insulaires nous dirent : " Vous nous reviendrez plus tard, s'il plaît à Dieu ". C'était bien notre désir. Et notre capitaine aussi désirait revenir, mais seul avec son navire, libre de marchands. Et il passa la nuit avec les hommes à étudier les étoiles, à reconnaître la place des constellations, à s'orienter pour fixer dans sa mémoire le chemin de l'aller et du retour.

« Nous étions tous ravis, pénétrés de la plus vive joie. On mit à la voile au point du jour, et on s'éloigna de l'île par un vent favorable. Quand l'île eut disparu à nos yeux, voilà que plusieurs de nos esclaves commencèrent à se lamenter, et leurs lamentations nous ennuyaient. Mais d'autres esclaves allant à eux : " Pourquoi gémir ? dirent-ils. Allons ! amusons-nous, dansons, chantons ". Et toute la troupe se mit à danser, à chanter en riant. Cela nous fit plaisir. " Voilà, dîmes-nous, qui vaut mieux que des gémissements ". Puis, sans songer à eux davantage, nous nous occupâmes chacun de nos affaires. Profitant de notre inattention, les esclaves choisirent le moment propice, et d'un bond s'élancèrent par-dessus bord comme un vol de sauterelles. Et le navire, poussé par une forte brise, courait avec la rapidité de l'éclair sur des flots pareils à des montagnes ; les fuyards étaient dans la mer éloignés de nous d'une parasange ⁶⁶⁴ avant que nous nous fussions rendu compte de leur escapade ; et nous les entendions qui riaient, chantaient, battaient des mains. Nous comprîmes qu'ils se sentaient fort en état de lutter contre la houle de la mer, et ne pouvant retourner en arrière nous perdîmes tout espoir de les reprendre.

« De toute la cargaison il ne resta qu'une jeune esclave appartenant à mon père, alors enfermée dans une grande cabine. Mon père descendant à la cabine trouva la jeune fille qui cherchait à se frayer une issue pour se jeter à la mer. Il la saisit et l'attacha.

« Le voyage achevé, de retour dans l'Inde, nous vendîmes les approvisionnements qui nous étaient restés ; et après le partage chacun se

trouva avoir décuplé son capital. Le bruit de nos aventures nous amena un homme très âgé originaire de ces îles. Il avait été pris jeune, et était depuis demeuré dans l'Inde. Ce vieillard nous dit : " Les îles où le hasard vous a jetés se nomment les îles du Poisson. C'est mon pays. Chez nous les hommes se sont jadis accouplés avec les femelles des animaux marins, et les femmes se sont livrées aux mâles. De ces unions naquirent des êtres participant de la nature de leur père et de leur mère. Ces êtres se sont croisés entre eux. Il y a longtemps que les choses sont ainsi ; et nous sommes devenus capables de séjourner longuement tant sur terre que dans la mer, tenant de l'homme et du poisson ".

« Pour revenir à l'esclave de mon père, il en eut six enfants, et je suis le sixième. Il la garda dix-huit ans, toujours attachée ; car le vieillard des îles lui avait dit : " Si tu la mets en liberté, elle se jettera à la mer et sera perdue pour toi. L'eau a pour nous un attrait invincible ". Et nous, nous blâmions inconsidérément notre père de tenir notre mère attachée. Lui mort, notre premier soin fut de la délivrer de ses liens, par respect, par piété filiale. Elle s'élança au-dehors comme une jument effarouchée et nous courûmes après elle sans réussir à la rejoindre. Quelqu'un qui la croisa dans sa fuite lui dit : " Tu t'en vas, abandonnant tes fils et tes filles " ? Elle répondit : " *Enchartou* ", c'est-à-dire : " Que puis-je leur faire " ? Et elle se jeta dans la mer comme le plus vigoureux des poissons ». Gloire au Créateur ⁶⁶⁵.

4. L'ÎLE DES SINGES

Un marin m'a raconté qu'un navire qui faisait le trajet d'Oman à Senf ⁶⁶⁶ se perdit en mer. Une dizaine d'hommes seulement se sauvèrent dans la chaloupe, et le vent les porta sur une île qui leur était absolument inconnue. Jetés sur le rivage, ils y demeurèrent le reste du jour, dans l'accablement où les mettaient les terreurs et les souffrances qu'ils avaient éprouvées. Enfin reprenant courage ils parvinrent à tirer la chaloupe sur la plage et y passèrent la nuit. Le matin, s'étant avancés dans l'île, ils y trouvèrent de l'eau douce en abondance, un sol frais et ombragé, des arbres touffus chargés de fruits, des bananes en abondance, des cannes à sucre. Ils n'y virent point trace d'hommes. Après avoir à discrétion mangé de ces fruits et bu de cette eau, ils revinrent à la chaloupe, la tirèrent loin de la mer et

l'étayèrent avec des pièces de bois. À l'aide de feuilles de bananier et d'autres arbres, ils lui firent un abri contre le soleil, et s'arrangèrent pour eux-mêmes un lieu de repos à son côté.

Cinq ou six jours après, voici venir une troupe de singes qui s'avancent précédés par un des leurs, gros et grand. Ils s'arrêtent en face de la chaloupe. Les gens effrayés s'y réfugient. Mais les singes ne leur disent rien. Le chef de ces animaux prend place, les expédie à droite et à gauche comme un général d'armée. Puis ils reviennent à lui, se font des signes, comme gens qui se racontent quelque chose, et, le soir venu, ils se retirent.

Les naufragés étaient en grand émoi, craignant d'être tués par les singes. Toute la nuit ils rêvèrent à des moyens de salut : dénués de provisions, ignorant la route à suivre, leur situation était détestable, et ils ne voyaient aucun moyen de s'en tirer.

Le matin, un singe vint seul rôder autour d'eux, s'en alla, revint avec un compagnon qui faisait signe en montrant quelque chose. « Je suivis les singes, dit l'homme qui a fait ce récit au marin de qui je le tiens, jusqu'à ce que je les visse entrer dans le fourré. Là je m'arrêtai, n'osant aller plus loin, et je retournai vers mes compagnons. Le lendemain la troupe entière revint comme la première fois. Le chef s'assit non loin de la chaloupe et expédia ses camarades de la même manière. Bientôt après deux singes revinrent, portant chacun un morceau d'or très pur qu'ils jetèrent devant nous. Puis se rassemblant tous, ils se firent des signes et disparurent. Descendant à terre nous ramassâmes l'or. Il était d'une pureté parfaite, formant comme de grosses racines. La joie que cet or nous causa nous fit presque oublier les désagréments de notre situation.

« Le matin, un singe revint encore tourner autour de la chaloupe. Lorsqu'il s'en retourna, je le suivis à travers l'épaisseur du bois. En sortant du fourré je me vis dans une plaine dont le sol était noir et sablonneux. Le singe, devant moi, se mit à creuser la terre. Je m'arrêtai et me mis à creuser comme lui ; et voilà que je trouvai des *racines* d'or entrecroisées comme les mailles d'un filet, et je ne cessai d'en arracher jusqu'à ce que mes doigts fussent en sang. Ramassant ce que j'avais enlevé, je l'emportai et retournai sur mes pas. L'épaisseur du fourré fut cause que je m'égarai. Je grimpai sur un arbre où je passai la nuit. Au jour, les singes se montrèrent ; quand ils m'eurent devancé je les suivis jusqu'au moment où de loin j'aperçus la mer.

Alors, caché dans les branches d'un arbre, j'attendis leur départ qui eut lieu à la nuit, je redescendis, et pus rejoindre mes compagnons. Ils m'accueillirent avec des larmes de joie : " Nous ne doutions pas, dirent-ils, que tu n'eusses péri ". Je leur contai mon expédition et jetai l'or devant eux.

« Ce nous fut une nouvelle cause de douleur et de regret, de songer qu'au moment où nous acquérions la richesse nous n'avions aucun moyen d'emporter notre trésor. La chaloupe trop petite risquerait d'être submergée si nous la chargions d'or ; et d'ailleurs, quelle direction prendre ? Malgré tout, nous fûmes tous d'avis d'aller à la plaine, d'arracher l'or et de le transporter près de la chaloupe, nous confiant pour l'avenir à la volonté de Dieu. C'est pourquoi, profitant des jours où les singes ne venaient point, nous allions dès le matin à cette plaine, et nous rapportions le soir l'or recueilli. Le précieux métal était enfoui près de la chaloupe dans un trou creusé à ce dessein.

« Cela dura toute une année, au bout de laquelle nous avions réuni une masse d'or extraordinaire, et d'une valeur qu'on n'aurait pu dire. Pendant ce temps les singes continuaient leur manège, venant un jour, ne venant pas le lendemain. Et nous avions pour vivre les fruits et l'eau de l'île.

« Telle était notre situation lorsque nous arriva un navire qui s'en allait vers Oman ou Sirâf. Il avait essuyé un coup de vent ; la mer l'avait envahi. L'équipage avait jeté tout le chargement à l'eau ; la plupart des hommes étaient morts successivement des souffrances qu'ils éprouvaient. À la vue de l'île, les survivants voulurent y aborder ; ils n'en eurent pas la force et demeurèrent inertes. Cependant leurs yeux fixés vers la terre nous aperçurent avec notre chaloupe. Quelques-uns d'entre eux se jetèrent à l'eau avec des cordes, et les ayant atteints nous attachâmes nos cordes aux leurs. Quand nous les eûmes fixées à terre, deux d'entre nous allèrent au navire ; ils y trouvèrent le capitaine, les matelots et les marchands à demi morts d'épuisement, succombant aux souffrances que leur avait infligées l'état de la mer, et à la fatigue causée par la nécessité de vider l'eau tandis qu'ils étaient en pleine mer. " Amenez-nous à terre, dirent-ils à nos compagnons, et prenez tout ce qui nous reste d'effets et de marchandises. — Tirez-nous à terre, dit aussi le patron, et prenez le navire pour vous en toute propriété ".

Les nôtres répondirent : " Nous n'acceptons pas cela. Mais nous vous mènerons à terre et vous nous céderez la moitié du navire ". Tous répliquèrent : " De grand cœur ". Les conventions furent faites en présence de tous. " Nous demandons une chose, dirent les nôtres. — Quoi ? — C'est que nous chargerons la moitié du navire de ce qui nous appartient, sans que personne ait rien à y voir, ni puisse nous faire aucune difficulté. — C'est convenu. — Bien entendu, reprirent les nôtres, que le chargement ne pourra ni endommager ni faire submerger le navire. — C'est fort bien, dirent-ils ; et nous prenons Dieu à témoin que nous devons à vous seuls le salut de tout ce que nous avons arraché aux fureurs de cette mer ".

« Nos compagnons revinrent à terre. En ce moment arrivèrent les singes, qui, nous voyant tirer sur le câble pour amener le navire à la plage, s'empressèrent de tirer avec nous ; et le navire aborda en un instant. Les malheureux s'élancèrent vers la terre, comme un amoureux vers l'objet de sa passion, tant la mer les avait maltraités. Le matin venu, nous leur montrâmes l'endroit où nous cueillions des fruits. Ils mangèrent et burent et reprirent leurs esprits. Le jour suivant, les singes étant revenus avec de l'or, nous le donnâmes à ces gens-là, car nous en avions assez. Nous nous mîmes à charger de notre or la moitié du navire qui nous avait été accordée. Le patron chargea aussi d'or l'autre moitié pour lui et les marchands. On s'approvisionna de ce que l'île pouvait fournir. Et quand vint à souffler un vent favorable, nous partîmes, et nous arrivâmes aux pays de l'Inde. Le partage fait, chacun prit ce qui lui revenait, et la part de chacun fut d'un million cent quarante-quatre mille *mithcals* ⁶⁶⁷. Depuis ce jour nous avons renoncé à la navigation ».

Et voilà ce que j'ai entendu raconter de plus surprenant au sujet des singes ⁶⁶⁸.

5. L'ÎLE DES ANTHROPOPHAGES

On m'a raconté qu'un homme de Basra disait... qu'étant parti de Basra pour le Zâbedj ⁶⁶⁹... [et son navire ayant fait naufrage, lui seul] se sauva et fut porté sur une île. « Je m'avançai dans l'île, dit l'homme, et je montai sur un grand arbre, où je passai la nuit, caché dans les feuilles. Le matin, je vis venir un troupeau d'environ deux cents brebis, grosses comme des veaux,

conduites par un homme d'un aspect extraordinaire, gros, long, large, d'une figure hideuse, tenant en main un bâton avec lequel il chassait le troupeau devant lui. Il s'assit un instant au bord de la mer, tandis que les brebis paissaient parmi les arbres. Puis il se coucha, la figure contre terre, et dormit jusqu'au milieu du jour. Alors s'étant levé, il entra dans l'eau et fit ses ablutions, puis ressortit. Il était nu, n'ayant sur lui qu'une feuille assez semblable à une feuille de bananier, mais un peu plus large, attachée à sa ceinture. S'emparant d'une brebis, il la retint par une jambe, prit son pis dans la bouche et téta jusqu'à ce qu'il en eût épuisé le lait. Il fit de même avec plusieurs autres brebis. Après quoi il se coucha sur le dos à l'ombre d'un arbre. Il était ainsi, les yeux sur les branches, quand un oiseau vint justement se poser sur l'arbre où je me tenais caché. L'homme saisit une grosse pierre qu'il lança contre l'oiseau, et ne le manqua pas ; l'oiseau tomba de branche en branche et s'arrêta tout près de moi. Le berger m'aperçut et me fit de la main signe de descendre. J'obéis, plein de terreur, sans force, à demi mort de peur et d'inanition. Il prit l'oiseau et le jeta contre terre. Je calculai que cet oiseau pouvait peser environ cent livres. L'homme le pluma encore vivant, puis avec une pierre pesant vingt livres il le tua en le frappant sur la tête ; il continua à le frapper à coups redoublés jusqu'à le réduire en pâte, et enfin se mit à y mordre à belles dents, comme le lion dévore sa proie. Il le mangea jusqu'au dernier lambeau et n'en laissa que les os. Le soleil commençant à pâlir, il se leva, prit son bâton et chassa le troupeau devant lui, après avoir poussé un cri si effrayant que je crus mourir de peur. Les brebis rassemblées, il les conduisit à une mare d'eau douce qui était dans l'île, où elles s'abreuverent, où il but aussi, et où je bus moi-même, non sans songer que ma mort était sans doute prochaine. Il nous poussa de nouveau devant lui, jusqu'à une sorte d'enclos fait de troncs d'arbres entrecroisés, et muni d'une espèce de porte. J'y entrai avec le troupeau. Au milieu s'élevait une hutte de poutres solides, haute d'une vingtaine de coudées. Son premier acte fut de prendre une brebis des plus petites et des plus maigres du troupeau, à laquelle il brisa la tête avec une pierre. Ayant allumé du feu, il dépeça la brebis des ongles et des dents, à la façon des lions, et en jeta les morceaux dans le feu, encore couverts de la peau et de la laine. Quant aux entrailles, il les dévora toutes crues. Puis il alla de brebis en brebis buvant leur lait. Enfin il prit une des plus grosses, l'embrassa par le milieu du corps et en fit à son plaisir. La brebis criait. Il

en saisit une autre et agit de même. Enfin il prit quelque chose au-dessus de sa tête, dont il but, et finalement s'endormit, ronflant comme un taureau.

« Au milieu de la nuit je me hasardai à ramper à petits pas vers le foyer pour y ramasser les restes de viande et les manger, afin de retenir un dernier souffle de vie. Je tremblais d'effaroucher les brebis, de l'éveiller, et d'être par lui traité comme l'oiseau ou la brebis. Je demeurai étendu à terre jusqu'au lendemain. Dès le matin, il descendit de sa couche, poussa devant lui les brebis, et moi avec elles. Il m'adressa la parole dans un langage que je ne comprenais pas. Je lui parlai dans les diverses langues que je connaissais, mais il ne put m'entendre. J'étais fort maigre, ce fut sans doute la cause de son retard à me manger. Pendant dix jours, je vécus avec lui de cette vie toujours pareille. Il ne se passait pas de jour qu'il ne prît un oiseau ou deux, et s'il n'en avait pas de quoi se rassasier il mangeait une brebis. Je l'aidais à allumer le feu, à ramasser le bois ; je le servais, non sans chercher quelque artifice pour lui échapper. Cela dura encore deux mois, et j'avais pris bonne mine. Je vis sur son visage des marques de satisfaction, et je compris qu'il avait décidé de me manger. Je m'étais aperçu qu'il cueillait les fruits de certains arbres qui croissaient dans l'île, qu'il les faisait macérer dans l'eau, clarifiait le liquide et en buvait. Après quoi il restait ivre toute la nuit, au point de perdre toute connaissance. J'avais vu aussi dans cette île des oiseaux grands comme des éléphants et des buffles, les uns plus, les autres moins. Il arrivait parfois qu'ils dévoraient quelqueune des brebis ; et c'est pour cette raison que l'homme et le troupeau passaient la nuit dans cette espèce de forteresse qu'il s'était arrangée avec les grands arbres. Ces oiseaux n'osaient y descendre de peur d'être pris dans les arbres.

« Une nuit donc, après avoir attendu qu'il se fût enivré et endormi, je m'aidai des branches d'un des arbres pour sortir de l'enclos, et je marchai devant moi vers une plaine que j'avais aperçue du haut de l'arbre. Je ne fis halte qu'au matin où la crainte m'obligea à monter sur un autre arbre au gros tronc. Je m'étais muni d'une trique pour le frapper s'il m'atteignait : ou je le repousserai, pensais-je, ou bien il me tuera ; nul ne peut échapper à son destin. Je passai la journée sur mon arbre et ne le vis point. J'avais

emporté un morceau de viande que je mangeai vers le soir. Puis étant descendu, je me remis à marcher toute la nuit, et aux premières lueurs du jour j'avais atteint une plaine où les arbres étaient clairsemés. Je m'avançai et n'y vis que des oiseaux et des bêtes sauvages d'espèces inconnues, ainsi que des serpents. Il y avait aussi de l'eau douce. Je m'arrêtai pour cueillir des bananes et d'autres fruits, je mangeai et je bus. Les grands oiseaux allaient et venaient dans la plaine. J'en guettai un. Après avoir préparé des fibres d'écorce en guise de corde, je saisis le moment où l'oiseau s'était abattu pour paître. Venant par derrière lui, je me suspendis à une de ses jambes et m'y attachai. L'oiseau ayant terminé son repas et bu, s'éleva dans les airs, décrivit un cercle, et je pus voir la mer. J'étais résigné à la mort. Il s'abattit sur une montagne, sans sortir de l'île. M'étant détaché de sa jambe, malgré l'état de faiblesse où j'étais, je me hâtai de m'éloigner de peur qu'il ne me fît un mauvais parti, et je descendis la pente de la montagne. Le sommet d'un arbre fut mon refuge jusqu'au matin suivant. J'aperçus une colonne de fumée, et sachant qu'il n'y a pas de fumée sans feu, je me dirigeai de ce côté. Je n'avais pas fait une longue marche qu'une troupe d'hommes m'aborde. Ils me prirent, en m'adressant des paroles inintelligibles pour moi, et me conduisirent à un village. Là ils m'enfermèrent dans une maison où se trouvaient déjà huit autres prisonniers. Mes compagnons de captivité m'interrogèrent, je leur contai mes aventures. À leur tour, ils me contèrent qu'ils étaient à bord de tel navire allant du Senf au Zâbedj, qu'assaillis par la tempête, ils s'étaient sauvés au nombre de vingt sur la chaloupe et avaient abordé dans cette île. Les indigènes s'étaient emparés d'eux, les avaient tirés au sort et en avaient déjà mangé bon nombre jusqu'à ce jour. Hélas, je dus reconnaître que j'étais en plus grand danger ici qu'auprès du monstrueux berger. Je m'affligeai avec eux, mais j'étais résigné à mon destin et la mort me semblait légère. Nous pleurions les uns sur les autres. Le lendemain on nous porta du sésame ou quelque grain qui y ressemblait, ainsi que des bananes, du beurre et du miel. Ils mirent tout cela devant nous. " Voilà, me dirent les prisonniers, notre nourriture depuis que nous sommes tombés entre leurs mains ". Chacun mangea de quoi se soutenir. Puis les anthropophages survinrent, nous examinèrent un à un et choisirent celui qui leur parut être dans le meilleur état d'embonpoint. Nous lui fîmes nos adieux, en pleurant les uns sur les autres. Ils le tirèrent au milieu du logis,

l'oignirent de beurre de la tête aux pieds, et le firent asseoir au soleil l'espace de deux heures. Alors s'étant rassemblés autour de lui, ils l'égorgeèrent, le coupèrent en morceaux sous nos yeux, le firent rôtir et le mangèrent. Une partie fut mise en ragoût, une autre partie mangée crue avec du sel. Après ce repas, ils burent une boisson qui les enivra, et ils s'endormirent. " Allons, dis-je à mes compagnons d'infortune, venez que nous les mettions à mort pendant qu'ils sont plongés dans l'ivresse. Puis nous marcherons droit devant nous. Si nous échappons, gloire à Dieu ! si nous périssons, mieux vaut mourir que de rester dans cette affreuse situation. Si les gens du pays nous rattrapent, nous ne mourrons jamais qu'une fois ". Mes paroles ne purent les décider et la nuit vint sans qu'on eût pris un parti. Nos maîtres nous portèrent à manger suivant la coutume. Un jour, deux jours, trois jours, quatre jours s'écoulèrent sans amener aucun changement dans notre état. Le cinquième jour, ils prirent encore un de nous et le traitèrent comme le précédent. Cette fois, quand ils se furent enivrés et endormis, nous allâmes à eux et les égorgeâmes tous. Chacun de nous se munit d'un couteau, d'un peu de miel, de beurre et de sésame, et lorsque la nuit enveloppa la terre de ses ténèbres, nous nous échappâmes de la maison, dont nous avions étudié les abords durant le jour. Nous nous mîmes en marche, tâchant de gagner le rivage de la mer sur un point éloigné du village. Arrivés dans un bois, nous nous réfugiâmes sur des arbres, de peur d'être découverts. Nous étions sept ou huit. Le jour passa, la nuit revint et ses ombres nous permirent de continuer notre marche, dirigés par les étoiles, le long du rivage. Enfin nous nous sentîmes hors de l'atteinte de ces anthropophages : nous allions, nous nous reposions, mangeant des bananes et d'autres fruits du pays, jusqu'à ce que nous parvînmes dans une sorte de bois clair, où abondait une eau douce excellente. Nous résolûmes de demeurer là, jusqu'à ce qu'un navire nous sauvât, ou que nous terminions notre vie. Trois moururent. Nous n'étions plus que quatre. Un jour que nous allions le long de la plage, voici que nous aperçûmes une chaloupe en mauvais état, jetée par les flots sur le rivage, et dans laquelle gisaient plusieurs cadavres en décomposition. Elle était enfoncée dans la vase, battue par les vagues et fort avariée. Nous enlevâmes les cadavres pour les jeter à la mer et nettoyâmes la chaloupe. L'île fournissait une argile qui nous servit en guise de poix pour calfater l'embarcation. Nous fîmes un mât, des cordages avec des fibres de

cocotier, des voiles avec des feuilles. La cale fut remplie de cocos, de fruits divers et d'une provision d'eau douce. Un ou deux parmi nous connaissaient la navigation, et quinze jours de voyage nous conduisirent à un village du Senf, après bien des souffrances. De là nous gagnâmes les Indes où, sur le récit de nos aventures, on nous fournit le nécessaire. Et nous étant séparés, chacun prit son chemin à sa volonté. Pour moi, je ne retournai à Basra qu'après une absence de quarante années entières ».

À cette époque, la plupart des gens de sa famille étaient morts. Son père avait laissé un fils. On refusa de le reconnaître. Lorsqu'on avait cessé d'avoir de ses nouvelles, ses biens avaient été partagés. Il n'en put rien recueillir, se trouva fort misérable et vécut jusqu'à sa mort dans un état précaire ⁶⁷⁰.

6. LES ÎLES DU GRAND SERPENT ET DU CRABE GÉANT ⁶⁷¹

Il y avait naguère ici [en Chine]... un Persan qui racontait souvent comment il embarquait et naviguait sur la mer, allant vers l'Inde, et il avait fait cela six ou sept fois. Mais pendant son dernier voyage le navire fut emporté à plusieurs milliers de milles dans une grande mer. Ils atteignirent enfin une île dans la mer et y trouvèrent un *hou* ⁶⁷² portant des vêtements d'herbes et de feuilles. Ils furent effrayés de son apparence et l'interrogèrent. « Il y a longtemps, dit le *hou*, je fus pris dans une tempête avec plusieurs dizaines de compagnons de voyage, mais je fus seul entraîné par un courant jusqu'à cet endroit. Je récoltai alors des fruits et des herbes, en fis ma nourriture, et c'est ainsi que je parvins à conserver ma vie ».

À cette histoire le groupe eut pitié de cet homme et l'accueillit sur le navire. Le *hou* alors les informa qu'il y avait sur l'île une grande montagne couverte de nacre, d'agate, de cristal, et de beaucoup d'autres choses précieuses en quantité incalculable. Alors les marins, abandonnant leur cargaison de peu de valeur, remplirent le navire de tous ces objets précieux. Mais le *hou* leur recommanda de mettre à la voile promptement, avant que l'esprit de la montagne ne vînt à s'apercevoir de ce vol. Ils hissèrent alors la voile, prirent le vent, et ils s'étaient déjà éloignés de plus de 40 milles lorsqu'ils virent de loin émerger dans la mer quelque chose de

rouge sur une cime élevée, qui ressemblait à un serpent et qui grandissait sans cesse.

« C'est l'esprit de la montagne, dit le *hou*. Il cherche à vous reprendre son trésor, et vient à votre poursuite. Je ne sais pas ce que nous pouvons faire ».

Il n'y avait pas un marin qui ne fût terrifié. Mais soudain deux montagnes sortirent de l'océan, chacune haute de plusieurs milliers de pieds.

« Ces deux montagnes, dit le *hou*, réconforté, sont les pinces d'un crabe géant, et celui-ci aime souvent combattre le serpent. Ce dernier est le plus souvent vaincu, et le redoute grandement. Aussi n'avons-nous plus rien à craindre ».

Le serpent et le crabe s'étaient rejoints, et ils luttèrent, entremêlés, pendant quelque temps. Finalement le crabe enserra la tête du serpent dans ses pinces, et, l'élevant au-dessus de l'eau comme une chaîne de collines, le tua. Dès lors les marins furent sauvés.

On aura reconnu au passage, dans les histoires qui précèdent, toute une série de personnages familiers, issus du vieux fonds légendaire plus ou moins commun à toute l'Eurasie et aux premiers marins de la Méditerranée. Les esclaves-poissons, qui chantent, folâtraient et dansent, et s'accouplent avec les matelots, ne sont pas sans rappeler les sirènes ; l'ogre de l'île des anthropophages, avec ses brebis, a quelque chose de Polyphème, bien qu'il soit apparemment pourvu de deux yeux ; les femmes privées d'hommes sont de proches parentes des Amazones ; et les singes, somme toute débonnaires et bienfaisants, sont conformes à un stéréotype qui les caractérise souvent dans les contes populaires. D'autres créatures sont plus remarquables, et plus spécifiques des mers du Sud, tel le crabe géant dont les deux pinces émergent comme des îles ⁶⁷³. Mais les matelots ont largement brodé autour de ce tronc initial. Ils l'ont fait en fonction de leurs intérêts et de leurs espoirs, de leurs réussites et de leurs déceptions.

Ces contes de mer et de marins ont, si l'on ose dire, une saveur très « terre à terre », matérialiste. Ces matelots peuvent s'enrichir, tel l'Espagnol survivant de l'île des femmes, les naufragés de l'île des singes, et ceux de l'île du Grand Serpent ; ou se voir ruinés, comme le malheureux rescapé de l'île des anthropophages. Mais ce sont de toute façon toujours des commerçants avisés, qui dressent soigneusement la liste de leurs marchandises, achètent au meilleur prix les esclaves-poissons, et négocient minutieusement les conditions de transport pour quitter l'île des singes. Scrupuleux d'ailleurs ; se refusant à abuser, dans l'exemple précédent, de la situation précaire des naufragés qui les y ont rejoints ; et partageant avec exactitude l'or qui en provient. Ils sont fiers de leur honneur professionnel, comme le capitaine qui se refuse à désespérer de son navire, et de leur expertise dans l'art de naviguer qui leur permet de regagner le Tchampa, puis les Indes, quand ils ont réussi à quitter l'île des anthropophages.

Derrière ces récits fabuleux, quelles réalités géographiques peut-on retrouver ? Il y a d'abord le cadre, bien établi, des aventures : les ports de départ : Basra, Sirâf, ou l'Oman ; les destinations : royaumes hindouisés de Senf (Tchampa indochinois) ou de Zâbedj — Zâbag (grandes îles de l'Indonésie — Java ou Sumatra) ; et dans l'intervalle les côtes de l'Inde, étape indispensable et base de salut et de retour. Le terminus est en Chine. Ce sont là terres familières, dont les navigateurs s'écartent le moins qu'ils peuvent. Les îles mystérieuses, c'est vers le grand Sud qu'il faut les chercher, au large dans l'océan Indien, où peuvent les entraîner des tempêtes lors du trajet en haute mer de l'Inde à Malacca, jusque sous Canope ; ou le contre-courant équatorial lorsqu'ils ont eu la malchance de tomber dans la zone des calmes, avant que reviennent les vents de mousson qui les ramèneront chez eux (aventure 3). Elles sont bien, ces îles, aux bornes du monde connu. Elles s'inscrivent cependant dans une géographie relativement précise. L'introduction, en contrepoint, d'un Espagnol de Cadix, originaire de l'autre extrémité du *Dâr ol-Islâm*, mais cependant bien informé sur ces contrées, montre que celles-ci ne sont pas éloignées de l'autre grand espace inexploré, celui de l'Atlantique, et souligne l'unité de la « mer environnante » (*al-bahr al-mohîth*) qui enserre l'univers. Et ces îles ne sont pas totalement exemptes de bases réelles. Les anthropophages

sont évidemment à chercher dans les îles Andaman, dont les naturels sont dépeints comme tels dans la *Relation...* et ont gardé cette réputation jusqu'au XVIII^e siècle chez les navigateurs européens ⁶⁷⁴. Les grands volatiles qu'on y trouve ont été certainement contaminés par l'oiseau-rokh, dont on a vu qu'il n'est pas sans fondements (voir p. 103). On était là, de toute façon, bien loin de l'espace familier aux bourgeois de Bagdad.

CHAPITRE IV

Le raïs et le kaptan

Après les siècles de prépondérance chrétienne presque exclusive du bas Moyen Âge, il y eut en Méditerranée un second affrontement naval majeur. Les Musulmans se sont à nouveau lancés sur les eaux. Au XVI^e et au XVII^e siècle encore la balance put sembler indécise. La grande victoire chrétienne de Lépante (1571) ne fut qu'un épisode sans lendemain.

Deux désignations, recouvrant deux types humains fort contrastés, cependant, ont représenté pendant ce temps les marins de l'Islam. Elles expriment des modalités très différentes d'approche de la mer : l'une très anarchique, l'autre plus disciplinée, du moins en apparence. Le *raïs* (terme arabe : « le chef »), c'est par excellence l'entrepreneur individuel d'expéditions maritimes, responsable de son navire et de ses objectifs, tel qu'il s'est incarné à merveille chez les pirates barbaresques d'Afrique du Nord. Le *kapudan* (kapoudan, forme turque ancienne, dérivée de l'italien *capitano* ; la forme moderne, qui s'est imposée et que je conserve ci-après, est *kaptan*), c'est le « capitaine » d'un vaisseau intégré dans une flotte puissante et théoriquement coordonnée : celle dont les sultans ottomans, depuis Mahomet II le Conquérant au milieu du XV^e siècle et surtout Sélim I^{er} en 1515, ont voulu faire l'instrument de leur redoutable puissance.

Il est tentant, ainsi, d'opposer la prolifération confuse des raids barbaresques et les grandioses expéditions organisées, réunissant jusqu'à plusieurs centaines de navires, de la marine impériale turque. En fait on verra que la coupure était loin d'être absolue entre les deux domaines, et les deux aspects. Le terme même de *reis* (forme turque de *raïs*, consacrée dans l'orthographe moderne et qui a été couramment employée dans les langues occidentales) a été pendant longtemps généralisé chez les Ottomans pour désigner l'échelon inférieur du commandement, celui des maîtres de galères, largement responsables de leur propre armement, au-dessous du

kapudan paşa, commandant supérieur de la flotte, avant que l'imitation de l'Occident ait conduit à imposer l'usage de ce dernier terme pour les commandants de vaisseaux. Et l'on constatera également que l'impulsivité agressive, mais aussi le laisser-aller et la négligence irréfléchie, qu'exprime la notion même du *raïs* barbaresque, ont été jusqu'au cœur des majestueuses flottes du sultan d'Istanbul, et largement à la source de leurs faiblesses. Ces deux domaines : l'Empire ottoman proprement dit ; et les villes barbaresques qui ne lui furent bien vite rattachées que par des liens d'allégeance assez lâches ; ont été constamment interpénétrables, et les navires des cités maghrébines ont toujours été les auxiliaires des grandes entreprises navales de celui qui restait théoriquement leur maître absolu. Par leurs origines comme par la culture maritime qui s'y est développée, les deux espaces ont été néanmoins largement distincts, et il faut faire de cette opposition le fil directeur de l'analyse.

L'AVENTURE MARITIME DES BARBARESQUES

LES BERBÈRES ET LA MER

Une incompatibilité

Aucun terrain humain ne semblait moins prédisposé que l'Afrique du Nord à servir de support à une vocation maritime. Les populations berbères, plus ou moins arabisées depuis la conquête musulmane et surtout après les grandes invasions nomades arabes (hilaliennes) de la fin du XI^e siècle, avaient toujours témoigné d'une totale inaptitude à se lancer sur la mer et, plus encore, d'une profonde répulsion à son égard.

Toute l'évolution historique et politique du Maghreb antique, en effet, ne peut se comprendre si l'on néglige cette carence fondamentale. Les colonisations successives extérieures : phénicienne (Carthage et les nombreux comptoirs littoraux échelonnés jusqu'au Maroc), grecque (en Cyrénaïque), romaine dans le Nord et le Nord-Est de l'Afrique du Nord, sont venues de la mer, et n'ont pu s'établir, s'enraciner, remodeler parfois

profondément le paysage humain et la culture de secteurs entiers du pays ⁶⁷⁵, que grâce à leur maîtrise de celle-ci et à l'absence totale de résistance, sur cet élément, des populations locales. Tous ces apports étrangers cumulés n'ont pu modifier, en ce domaine, les inclinations fondamentales des autochtones. À l'époque même où des royaumes indigènes ont pu faire figure d'États organisés et engagés dans une politique de relations extérieures, ils se sont à peu près totalement désintéressés de la mer et les traces, infimes, de leur présence, y sont restées imperceptibles. Ce ne sont pas les quelques navires numides que Strabon signale comme se rendant à Malaga, ou la liaison maritime qui existait certainement avec les Îles Fortunées (Canaries), à partir des îlots de Mogador, au temps de Juba II (au tournant de l'ère chrétienne) ⁶⁷⁶, qui peuvent affecter sérieusement cette conclusion d'ensemble.

À l'époque musulmane, les quelques indications qu'on possède sur des activités maritimes indiscutablement berbères, comme celle de l'émirat de Nakour, sur la côte rifaine, aux VIII^e-IX^e siècles, dont la prospérité paraît avoir été largement fondée sur la piraterie, mais qui peut en fait difficilement être distinguée de celle des Andalous de la côte d'en face ; ou celle du clan des Banou l-Djâmi', des Masmouda de l'Atlas, qui fournirent des cadres à la marine almohade ⁶⁷⁷, ne viennent pas modifier cette constatation globale. C'est essentiellement aux Andalous (voir p. 157 *sq*) qu'il faut attribuer l'orientation vers la mer dans ces pays de l'Occident musulman.

Après plusieurs siècles d'intense activité des pirates barbaresques, il n'en allait pas autrement à l'époque contemporaine et jusqu'à aujourd'hui. Dans le folklore kabyle, par exemple, la mer est essentiellement une frontière, limite de l'extrême éloignement, espace de non-retour habité par des génies et des ogresses qui dévorent tout ce qui y est jeté. La crainte de la mer s'étend au rivage lui-même, sur lequel l'ogresse du large étend parfois son emprise, et qui demeure un lieu de répulsion et d'abandon. Seuls de pieux personnages, protégés par leurs mérites, peuvent s'y installer et y vivre ⁶⁷⁸. Refoulés par les nomades arabes dans leurs montagnes littorales, d'où on pouvait attendre qu'ils trouveraient dans la mer un domaine exploitable et

un champ d'expansion, ces vieux paysans se sont acharnés, jusqu'à l'absurde, à gratter leurs terres rocailleuses, et s'y sont accumulés jusqu'à des densités invraisemblables ⁶⁷⁹, sans chercher sur les eaux le moindre remède à leur pauvreté.

Le vocabulaire maritime berbère apporte de cette carence une illustration éclatante ⁶⁸⁰. Les termes en sont presque partout d'origine essentiellement arabe, à commencer par celui qui désigne la mer elle-même : *elbahr*, *lbahr*. C'est seulement à Zouâra et Fâroua sur la côte tripolitaine, ainsi qu'à Djerba, que s'est maintenu le vieux terme berbère *ilel*. Les influences inverses ont été négligeables. Il est vrai que dans la région du cap Cantin on a relevé, dans une région aujourd'hui totalement arabisée, 19 termes d'origine berbère pour les pirogues, contre 14 termes d'origine arabe, mais les premiers désignent essentiellement l'intérieur de la barque et les attaches, tandis que tout l'extérieur de la barque est désigné par des termes arabes. Parallèlement il y a une toponymie berbère pour les rochers, et les noms de poissons sont berbères, tandis que des mots arabes sont employés pour les produits de ramassages (moules). Mais ce substrat apparaît à la fois peu caractéristique et très localisé. Dans le vocabulaire maritime de Rabat, sur 753 mots relevés, 10 seulement, désignant d'ailleurs exclusivement des poissons, ont une origine berbère ⁶⁸¹. Lorsqu'un lexique maritime spécifiquement berbère s'est développé, comme chez les pêcheurs du Sous marocain chez qui 40 % seulement des mots sont d'origine arabe ⁶⁸², il s'agit à peu près exclusivement de termes empruntés au vocabulaire terrestre, qui ont été appliqués, avec plus ou moins de bonheur, au domaine maritime, par exemple pour les embarcations, ou pour les noms de poissons. C'est ainsi le mot pour « pelle » qui désigne la rame ; le mot pour « porc-épic » qui désigne le homard, etc. ⁶⁸³. Les noms de poissons et de mollusques terrestres sont transposés au domaine maritime avec des métaphores et des allusions variées, les poissons recevant ainsi des noms de couleurs, ou ceux d'objets familiers dont ils rappellent la forme (aiguille, fuseau, etc.). Si les parties de la pirogue ont des noms berbères, ceux des embarcations dans leur ensemble sont empruntés à l'arabe, et souvent, à travers lui, aux langues gréco-latines. Les noms des vents et de leurs régimes sont d'origine arabe. Au total ce vocabulaire paraît indiquer la présence ancienne d'un fonds de « pêcheurs » berbères, mais

aucunement de « marins » [684](#).

La manifestation la plus extraordinaire de cette incapacité maritime a été apportée par les Guanches des îles Canaries. Ce rameau des Berbères, qui peuplait les îles au moment de la conquête européenne du XV^e siècle, ignorait en effet totalement la navigation, et ces insulaires ne possédaient même à cette époque ni barques ni pirogues d'aucune sorte. Les diverses îles n'avaient aucunes relations entre elles, ce qui avait d'ailleurs entraîné une notable différenciation de leurs langues et coutumes [685](#). Cependant les Guanches étaient évidemment venus du continent voisin, et il faut ainsi admettre qu'ils avaient connu la navigation à une époque antérieure et qu'il y avait là un phénomène de régression, un oubli. Le cas n'est pas isolé dans l'histoire culturelle. Les Australiens aborigènes, venus certainement par mer, probablement sur des radeaux, avaient également perdu toute technique maritime. Mais il s'agissait d'une masse continentale imposante qui leur offrait d'autres ressources, infiniment variées. Les Guanches sont apparemment le seul exemple connu de populations *insulaires* ayant renoncé à naviguer.

Des pêcheurs sans embarcations

Ils n'avaient pas pour autant renoncé à exploiter les eaux poissonneuses qui les environnaient. La pêche le long des rivages leur apportait une part notable de leur alimentation. Mais ils ne la pratiquaient que par des procédés extrêmement primitifs, sans le secours d'aucune embarcation. À Lanzarote ces excellents nageurs se servaient de dards pour harponner les poissons le long de la côte [686](#). À Tenerife on décrit plusieurs sortes de pêches littorales : à la ligne ; au flambeau (harponnage de poissons attirés par la lumière) ; au poison, dans les flaques d'eau abandonnées par la mer à marée basse. À la Grande Canarie était connue une quatrième méthode : lorsque des bancs de sardines ou d'autres poissons étaient signalés, les hommes se jetaient à l'eau, cernaient les bancs et les rabattaient vers la côte où ils étaient saisis dans des filets de jonc aux extrémités garnies de pierres [687](#). Bien que l'acculturation européenne ait fait pénétrer rapidement l'usage des barques, et que la pêche au flambeau se pratique maintenant avec elles, les procédés traditionnels, notamment la pêche au poison, étaient encore

utilisés au XIX^e siècle [688](#).

Cette extraordinaire culture de pêcheurs sans embarcations est restée bien vivante jusqu'à l'époque tout à fait contemporaine chez les Berbères arabisés du continent voisin : les Chenagla entre le cap Blanc et Villa Cisneros, sur la côte du Sahara ex-espagnol ; et, au Sud du cap Blanc, sur la côte mauritanienne, jusqu'à N'Diogo où apparaissent les pêcheurs noirs ouolofs des côtes sénégalaises, les Imraguen, qui sont bien connus [689](#), et dont le nom, qui vient d'une racine berbère *mrg* (qui implique l'idée de récolte, de cueillette, de chasse), signifie exactement « les pêcheurs » [690](#). Estimés au nombre de 500 environ en 1967 ; répartis alors en 9 campements ou villages, dont le plus important, Memghar, près du cap Timiris, en réunissait à lui seul près de la moitié (on en avait compté 20 au XV^e siècle lorsqu'ils apparaissent dans les sources portugaises et encore 12 en 1900) [691](#) ; ils pêchaient traditionnellement seulement à pied, entrant dans les eaux littorales lorsque passent des bancs de poissons (essentiellement mulets) et les capturant alors dans leurs filets. Une véritable symbiose est établie entre eux et les dauphins du large qui poursuivent les mulets et les poussent à se réfugier sur les hauts-fonds, vers la plage, là où les cétacés ne peuvent les atteindre. L'amitié des Imraguen pour les dauphins est ainsi une composante fondamentale de leur genre de vie. On s'efforce de les attirer en frappant la surface de la mer, à l'imitation du bruit que font les mulets. Un jeune délinquant poursuivi par la police pour de menus larcins, dans les années 1980, et qui avait trouvé asile dans un campement Imraguen où on l'avait initié à la pêche, en fut immédiatement banni pour avoir tué un dauphin au fusil, malgré le tabou qui les protège [692](#). La pêche à la ligne n'est pratiquée que par les jeunes enfants, à titre d'amusement éducatif [693](#). La pêche des tortues [694](#), la chasse aux oiseaux de mer, la fabrication d'huile de poisson, apportent des compléments de ressources appréciables. Ces gens dépendent strictement de tribus nomades, guerrières ou maraboutiques, auxquelles ils payent des redevances élevées, essentiellement en poissons secs mais aussi en étoffes et de plus en plus en argent [695](#) depuis qu'ils vendent leur production sur le marché de Nouadhibou.

Ce genre de vie et cette situation sociale s'éclairent en tenant compte de leur origine. Ce sont des refoulés, des marginalisés, vaincus ou appauvris,

qualifiés de « tribus de voleurs », expulsés de l'intérieur et qui ont trouvé dans cette occupation décrite une ultime possibilité de survie. Ils sont restés des « terriens », vivant de la mer mais sans techniques proprement maritimes, appliquant aux poissons le vocabulaire et les épithètes (« gras », « maigre ») des tribus pastorales ⁶⁹⁶. Leur ethnogenèse s'est développée sur près d'un millénaire, en strates successivement amoncelées. Il se peut que des groupes se soient déjà constitués dès le XI^e siècle, lors de l'invasion des grands nomades berbères Çanhadja, à partir des Bafour noirs de la région. Mais l'étape essentielle remonte à l'arrivée des grands nomades arabes Mâqil (XIV^e-XV^e siècle) qui refoula vers le littoral des fractions berbères vaincues et ruinées, qui ont vite assimilé les Bafour. Les premières descriptions portugaises du littoral au XV^e siècle les distinguent déjà de façon précise. De nombreux éléments s'y sont ensuite agrégés à partir des centres (portugais, hollandais, français, anglais) de traite des esclaves établis sur le littoral et les îles à Arguin et Portendik : Noirs venus du Sénégal en instance de départ qu'on nourrissait de produits de la mer et qui s'intégraient aux Imraguen dès qu'ils avaient l'occasion de s'échapper. Aux XVIII^e et XIX^e siècles s'y sont ajoutés des « captifs » de tribus de l'intérieur installés par leurs maîtres, qui se partagent, en secteurs bien délimités, la possession théorique des droits de pêche et en perçoivent les redevances ⁶⁹⁷, reconnues dès l'origine par l'autorité coloniale, non sans se les disputer, dans des razzias sans ménagement signalées jusque dans les années 1930 ⁶⁹⁸.

Ces Berbères arabisés linguistiquement aujourd'hui, et intégrés dans la société maure, n'en portent pas moins, ainsi, la marque indélébile de leurs origines. Dans cette structure très hiérarchisée, les Imraguen se situent au niveau le plus bas. Les Maures les ignorent ou les méprisent : « Ce sont des gens de la mer, des captifs, des Noirs... Ne va pas là-bas, tu n'en reviendras jamais. Tu comptes vivre avec eux ? Mais ce ne sont pas des êtres humains, ils pêchent, c'est tout », disaient-ils à un ethnologue qui, en 1982, annonçait son intention d'aller les étudier ⁶⁹⁹. Un groupe d'Imraguen, à cette époque encore, était considéré comme des vampires, et un officier mauritanien s'empessa de faire décamper ceux qui avaient prétendu s'installer dans son voisinage ⁷⁰⁰. La répulsion des Maures pour la mer reste d'ailleurs totale. Ceux de l'intérieur s'estimaient encore déshonorés, dans

les années 1930, s'ils mangeaient du poisson. Ceux de l'Ouest, suzerains des Imraguen, et bénéficiant de leurs redevances, ont reconnu son intérêt alimentaire, et les poissons secs tiennent une place importante dans leur alimentation, notamment en période de soudure ou de disette ⁷⁰¹. Des marabouts se sont même faits récemment armateurs (voir ci-après), mais ils pratiquent néanmoins encore un strict tabou de la mer, qu'ils n'ont pas le droit de toucher, et les Imraguen qui dépendent d'eux doivent les transporter sur leurs épaules jusqu'aux barques au mouillage, non pour leur éviter de se mouiller les pieds mais comme un véritable acte religieux ⁷⁰².

Les exceptions : des développements tardifs

Au cours de ce siècle, en effet, les Imraguen sont peu à peu devenus, au moins partiellement, des marins. Le premier essai de bateau aurait remonté à la fin du XIX^e siècle, encore simple pirogue creusée dans un tronc d'arbre. Dans les années 1930 des chefs maures, pour se rendre plus facilement d'un campement vassal à un autre, auraient commandé à un forgeron la construction d'un radeau, muni d'une voile carrée. Rapidement ces premiers tâtonnements furent dépassés, par l'imitation des « lanches » (sortes de felouques) des Canariens voisins, qui pêchaient sur ces bancs très poissonneux. On vit apparaître de véritables barques, bordées de bois de caisses, à membrures de bois flexibles trouvés dans le désert, équipées d'une voile triangulaire. La SGIP (« Société industrielle de la grande pêche »), qui exploitait la région, leur vendit des lanches durant la Seconde Guerre Mondiale. D'autres furent achetées directement aux Canaries. À partir de 1945 certains Imraguen furent envoyés par leurs maîtres faire des stages sur des chalutiers canariens. En 1951 les Imraguen utilisaient un total de 25 lanches, nombre doublé en 1969 et porté à une soixantaine au début des années 1980. Seuls les campements du Sud, dont les embarcations ne pourraient franchir la barre, en restent aujourd'hui démunis. Ces barques appartiennent aux marabouts ou à leurs affranchis ⁷⁰³. Parallèlement se développaient, à l'imitation des Canaries encore, les techniques de fabrication et de réparation des filets, qui permettent désormais la pêche au large ⁷⁰⁴. Une grande partie des Imraguen sont dès lors allés faire des saisons de pêche au large, d'une durée de 10 à 15 jours,

dans les îles du banc d'Arguin. Les hommes mariés en particulier partent dès qu'ils le peuvent, y trouvant une occasion de s'affranchir non seulement de la tutelle des marabouts mais également de la surveillance de leurs femmes : « En mer nous sommes libres et ne vivons que pour cet univers qui est celui du calme et de la tranquillité », disent-ils. La mer leur apporte affranchissement et indépendance. Certains n'ont pas hésité, dès 1980, à expulser le marabout qui exploitait leur village ⁷⁰⁵. Parallèlement la commercialisation croissante de l'économie, avec le développement de la vente du poisson salé-séché (technique nouvelle, le poisson étant traditionnellement seulement séché, et qui améliore la qualité) ; l'élargissement des prises à d'autres espèces (courbine, requin, etc.) que le mullet ; la fabrication, également nouvelle, de la poutargue (technique méditerranéenne introduite dans les années 1930) ; ont contribué à apporter un peu d'aisance et à créer les bases d'une certaine autonomie ⁷⁰⁶.

Cette naissance d'une culture maritime n'est pas, chez les Berbères, un phénomène isolé. On peut en citer d'autres exemples, qui restent, à vrai dire, tout à fait exceptionnels et récents. Tel est évidemment le cas des pêcheurs de la péninsule de Fâroua, sur la côte tripolitaine près de la frontière tunisienne, groupement d'un peu plus de 200 personnes étudié vers 1960 ⁷⁰⁷. Ils sont venus à la fin du XIX^e siècle de Zouâra et de Zelten occuper cette langue de terre sableuse de 12 kilomètres de long, parallèle à la côte à laquelle les rattache un isthme de 250 mètres de large. Les campements, longtemps provisoires, se sont stabilisés sous l'administration italienne après la construction de la route côtière qui facilitait les relations avec Zouâra et Tripoli. Leur vocabulaire est très fortement imprégné d'arabe et d'italien.

D'autres évolutions de ce genre ont pu se produire chez des populations de très longue date riveraines de la mer, et qui se sont peu à peu familiarisées avec elle. Alors que les Kabyles, refoulés de l'intérieur vers leurs « montagnes-refuges » en position littorale, n'ont pu surmonter les craintes qu'elle leur inspirait, les Chleuhs du Haut Atlas marocain, dans un contexte bien différent de « montagne intacte », restée très largement imperméable aux nomades et où le peuplement a été stabilisé de beaucoup plus longue date ⁷⁰⁸, pratiquent une certaine exploitation des eaux proches du rivage. Il y avait là, au début du protectorat français, de l'oued Draâ au

cap Cantin (entre Safi et Mazagan), quelque 900 pêcheurs⁷⁰⁹. Ils sont également d'actifs ramasseurs de coquillages, et particulièrement de moules qui jouent un rôle notable dans l'alimentation, au point qu'on a pu invoquer une filiation directe, sur ce rivage, avec les collecteurs qui ont accumulé les amas coquilliers du Mésolithique⁷¹⁰. Coquillages et poissons possèdent tous chez eux des noms spécifiquement berbères⁷¹¹. À vrai dire, ces gens ne sont pas réellement des marins⁷¹². Ils utilisent des pirogues d'assez bonne apparence, ayant jusqu'à huit mètres de long et sept rames, mais sans voile, et ne perdent jamais de vue la côte. De même, répartis en de nombreux foyers isolés et ponctuels, ils ne quittent jamais leur territoire et s'ignorent totalement entre groupes voisins⁷¹³. Le nom même du métier de marin (*tabāhrit*) est chez eux d'origine arabe, tandis que celui de la tempête (*fertuna*) vient du latin *fortuna*. Ils ont évidemment bénéficié d'une forte acculturation extérieure.

Mais le fait le plus notable est sans doute que l'on ne trouve chez eux aucune trace de répulsion pour la mer, même s'ils ne s'y aventurent jamais bien loin. Leur activité est bien intégrée à la vie religieuse, et placée sous la protection d'innombrables saints. Les mauvais génies d'ailleurs, les *djnoun*, ne fréquentent pas les eaux de la mer car ils en redoutent la salure⁷¹⁴. Les coquillages sont censés avoir la *baraka*, et on les répand sur les tombes car ils peuvent être profitables au défunt⁷¹⁵. Loin d'être marginalisés par rapport à l'ensemble de la société, ces pêcheurs en font partie intégrante. Ce genre de vie est-il ancien ? On ne sait. L'origine de certains groupes en tout cas est relativement récente, datant seulement du début de ce siècle, comme à Tarfaïa en territoire ex-espagnol⁷¹⁶. L'influence des Canariens, ou des Portugais, à l'époque moderne, peut n'avoir pas été négligeable. Un de leurs villages porte le nom de Founti, qu'on explique par le portugais *fount* (« fontaine »)⁷¹⁷. Tout ceci ne doit pas dissimuler le fait que cette excroissance « littorale », sinon « maritime » du monde chleuh reste numériquement minime, et que sa place dans l'imposante société berbère du Sud est tout à fait secondaire. Quelques groupes en ont pu se familiariser progressivement, au cours des siècles, avec des ressources limitrophes qui leur paraissaient accessibles sans trop de peine. Ils n'y sont guère qu'une curiosité.

Un autre foyer, plus évolué, se situe sur la côte du Rif où quelques îlots,

comme Alhucemas, possèdent une tradition de vie réellement « maritime » indigène, avec une pêche relativement importante et active (en 1964, 21 bateaux de pêche indigènes d'une vingtaine de tonnes en moyenne) ⁷¹⁸. Il se peut que, dans un contexte humain de « montagne intacte » qui est, dans le Rif oriental, très comparable à celui du monde chleuh, des populations autochtones se soient peu à peu, comme dans ce dernier, orientées vers la mer. Mais on entre ici dans un domaine culturel déjà différent, celui où s'est exercée l'influence des pirates de la Méditerranée. Léon l'Africain, au début du XVI^e siècle, et Al-Tamgroutî, à la fin du même siècle encore (voir p. 234 « Aventures de mer. 7 »), connaissent sur ce rivage des groupements mixtes de « Frères de la Côte », Chrétiens et Musulmans, qui vivaient en bonne intelligence ⁷¹⁹, et qui, isolés et à l'écart des grands centres urbains, ont certainement cherché dans l'environnement marin immédiat des sources de subsistance supplémentaires. Ils ont mis leur marque sur les populations voisines. Ce fut, comme à Rabat-Salé ou dans d'autres agglomérations côtières (voir p. 167), un « accident » provoqué par des étrangers ⁷²⁰.

Au total, on le voit, il n'y a rien là qui vienne contredire, autrement que localement et ponctuellement, le principe fondamental de la carence généralisée des populations indigènes de l'Afrique du Nord en matière d'activité maritime. Les tumeurs urbaines monstrueuses, vivant à peu près exclusivement de la mer, qui se sont développées sur ces côtes dans les Temps Modernes, n'en sont que plus surprenantes ⁷²¹.

GENÈSE DE LA COURSE ⁷²²

Comment donc expliquer cette étrange vocation ? On peut répondre en un mot. Tout vint du dehors, à vrai dire dans des circonstances favorables à l'éclosion de cette culture nouvelle.

L'apport andalou

La piraterie a été, en Méditerranée comme ailleurs, plus ou moins de toutes les époques. Elle fut active, on l'a vu, dans le haut Moyen Âge. Les

marins andalous, qui en étaient les principaux protagonistes au temps du premier grand affrontement naval, avaient établi dès le IX^e et le X^e siècle des bases en Afrique du Nord : à Ténès (875), Oran (902) (voir p. 64), et même vers l'Est jusqu'à Bône et Marsâ al-Khâriz (La Calle), d'où ils allaient porter « le ravage dans le pays de Roum » ⁷²³. Vivant en bonne intelligence avec les populations berbères de la côte, qui les avaient sans doute bien souvent appelés et qui voyaient en eux un rempart contre les entreprises chrétiennes, ils essaimèrent rapidement sur bien d'autres points du littoral, notamment à Honaïn (port de Tlemcen) et à Bougie ⁷²⁴. Ils y furent les initiateurs des indigènes à la vie maritime et à ce qui en était la composante principale sur un front de guerre contre la Chrétienté. Cet élément andalou a été primordial, et déterminant. Il n'a jamais cessé d'être présent, constamment entretenu et renouvelé au fur et à mesure que la *Reconquista* chrétienne progressait dans la péninsule Ibérique, toute avancée de celle-ci provoquant un nouvel exode. Les réfugiés, avides de vengeance, s'empressaient, autant qu'ils le pouvaient, de porter la guerre sur les rivages qu'ils avaient dû abandonner. À chaque vague d'expulsion des « Morisques » répondait, sur la terre africaine, un essor des entreprises maritimes. Leurs techniques, leurs capitaux (beaucoup d'entre eux réussirent à emporter une partie de leur fortune, au moins en espèces et en bijoux) furent à la base des armements. Leur rôle fut décisif jusqu'au dernier grand départ, celui de 1609, où Philippe III chassa définitivement d'Espagne les « nouveaux convertis », qui ne l'étaient en fait que de nom. Cet ultime mouvement provoqua directement et immédiatement la naissance de la course salétine (voir p. 167).

Les invasions hilaliennes et l'orientation des villes côtières vers la mer

Mais pour que la « greffe » andalouse pût prendre, et prospérer, il fallait que les centres urbains des rivages où les nouveaux venus s'installaient pussent trouver leur intérêt du côté des aventures maritimes, plutôt que dans une vie agricole pacifique et les relations avec les campagnes environnantes. Jusque vers la fin du XI^e siècle, à l'exception de Bône qui a peut-être fait figure de précurseur en la matière dès le début du siècle ⁷²⁵, les villes côtières du Maghreb central paraissent n'avoir été que de

paisibles cités commerçantes. Une conjoncture historique et humaine bien précise vint apporter cette impulsion particulière : celle des grandes invasions nomades arabes (hilaliennes) qui, à partir de la seconde moitié du XI^e siècle, viennent dévaster progressivement et massivement le Maghreb, étendant leurs ravages jusqu'au Maroc aux XIV^e et XV^e siècles ⁷²⁶. Les villes de l'intérieur seront ruinées dans tout l'Est et le centre de la péninsule, et la vie urbaine préservée à peu près exclusivement en de rares franges ou foyers ponctuels côtiers. Après la régression de Kairouan au rang d'un modeste village, c'est à Tunis, sur les bords d'une lagune sublittorale, que va se situer le centre de la puissance des Hafçides (XIII^e-XVI^e siècle), dont l'État sera à cette époque le seul organisme sédentaire du Maghreb central et oriental. Désormais contraints de s'enfermer derrière leurs murailles et coupés d'un environnement dévasté et parcouru par les nomades, ces Berbères arabisés, ainsi rejetés vers la côte, et relativement protégés de l'intérieur, dans le centre des pays de l'Atlas, par un écran montagneux peu accessible aux tribus pastorales, vont être réduits à chercher fortune en Méditerranée. Privées de leur influence et de leur rayonnement terrestre, ces villes du littoral vont trouver dans l'activité maritime une solution de rechange. Bougie, où s'installe en 1067 la seconde capitale des Hammadides, chassés de leur foyer initial de l'intérieur, va vite devenir un grand centre de course ⁷²⁷. « Si le XI^e siècle n'a pas inventé la piraterie barbaresque, il a singulièrement contribué à la développer et lui a donné en quelque sorte les caractères d'une véritable institution », a pu écrire le principal historien de cette période ⁷²⁸.

Le danger de la course va désormais provoquer des interventions directes et répétées des flottes des puissances chrétiennes contre ces foyers de pestilence, depuis les expéditions de Roger II de Sicile, à partir de 1125, sur les côtes tunisiennes, où il va s'installer durablement au milieu du siècle ⁷²⁹, jusqu'à celle de Saint Louis contre Tunis en 1270. Il y eut, naturellement, au long des temps, des variations dans l'intensité de cette piraterie. Ibn Khaldoun, qui écrit vers 1390, nous en a laissé un remarquable tableau, qui rapporte l'origine de cette course aux environs de 1360 :

« Sous la dynastie des Mérinides [Maroc de 1213 à 1465] des flottes du Maghreb défirent des Francs en plusieurs rencontres ; dès lors l'ardeur de ce peuple resta assoupie... Un grand nombre de Musulmans, habitants du littoral de l'Ifrîqya, entreprirent alors d'attaquer ces contrées, et l'habitude de faire la course contre les Chrétiens s'établit à Bougie, il y a une trentaine d'années. La course se fait de la manière suivante : une société plus ou moins nombreuse de corsaires s'organise ; ils construisent un navire et choisissent pour le monter des hommes d'une bravoure éprouvée. Ces guerriers vont faire des descentes sur les côtes et les îles habitées par les Francs ; ils y arrivent à l'improviste et enlèvent tout ce qui leur tombe sous la main ; ils attaquent aussi les navires des infidèles, s'en emparent très souvent et rentrent chez eux chargés de butin et de prisonniers. De cette manière Bougie et les autres ports occidentaux [de l'Ifrîqya] se remplissent de captifs ; les rues de ces villes retentissent du bruit de leurs chaînes, surtout quand ces malheureux, chargés de fers et de carcans, se répandent de tous côtés pour travailler à leur tâche journalière. On fixe le prix de leur rachat à un taux si élevé qu'il leur est très difficile, et souvent impossible, de l'acquitter » [730](#).

Même si la date indiquée par Ibn Khaldoun ne doit pas être prise à la lettre et même si sa mise en place a été infiniment plus progressive, il est ainsi probable que la course avait reçu vers 1360 une nouvelle impulsion, et pris une allure plus systématique [731](#). Il est en tout cas certain qu'elle est dès lors bien constituée, et la nature de l'activité ne changera plus sensiblement jusqu'au XIX^e siècle.

Les renégats

Un élément supplémentaire fut cependant nécessaire pour maintenir la vocation, sinon l'idéal, et pour apporter un influx nouveau. Le principal essor de la course barbaresque se situe au cours du XVI^e siècle, après la grande offensive, finalement vaine, des Espagnols sur l'Afrique, qui l'avait cependant bloqué pour un temps. Ils s'emparent d'Oran en 1509, de Bougie

et de Tripoli en 1510, contraignent en 1511 Alger à payer tribut et s'y installent au Penon, îlot qui commande l'accès du port, prennent enfin Tunis en 1535. S'ils doivent abandonner le Penon d'Alger dès 1529, ils tiendront Tripoli jusqu'en 1551, Bougie jusqu'en 1555 et les forts de La Goulette (Tunis) jusqu'en 1574, après s'être établis temporairement à Mahdia de 1550 à 1554. Or les pirates des premiers temps, plus ou moins nantis, s'embourgeoisaient vite, et s'ils continuaient volontiers de financer activement des expéditions fructueuses, leurs descendants, dans ces villes musulmanes où persistait toujours plus ou moins la réticence foncière pour «le trône de Satan », ne se lançaient plus guère personnellement sur les eaux. Quant aux réfugiés andalous de la fin du XV^e au début du XVII^e siècle, depuis le grand exode de 1492 jusqu'à l'expulsion ultime de 1609, ce n'étaient plus, sauf exceptions, des marins. La vie maritime avait déjà beaucoup décliné dans le Royaume de Grenade des Nasrides (voir p. 68). Il y eut encore, sans doute, des pêcheurs qui émigrèrent vers l'Afrique du Nord après la chute de Grenade ⁷³². Mais dans l'Espagne unifiée des Rois Catholiques on ne les aurait pas laissés s'embarquer. Les occupations maritimes sont absentes dans les listes de métiers que nous possédons pour les *Moriscos* de 1609⁷³³. Ils apportèrent, comme précédemment, leur soif de revanche, et leur argent (voir ci-après pour Salé). L'explosion de la course barbaresque au XVI^e et au XVII^e siècle leur doit encore beaucoup, non seulement dans cette dernière ville mais aussi à Alger et à Tunis ⁷³⁴. Mais le temps était passé où l'on pouvait compter sur eux pour constituer les équipages. Il fallait un sang neuf, issu de populations accoutumées de longue date à la mer, fournissant en nombre des marins expérimentés. Or il y avait précisément là d'immenses espoirs de gain, de fortunes faciles, pour toute la tourbe interlope d'aventuriers et de repris de justice qui a toujours plus ou moins erré en Méditerranée ou même dans les mers du Nord ; pour les captifs aussi, qui trouvaient dans la conversion l'occasion d'échapper à leurs malheurs et de mettre fructueusement en œuvre leur habileté et leur expérience de la mer. Les troubles religieux de l'époque de la Réforme, la sévérité accrue dont faisait preuve l'Inquisition dans l'Europe chrétienne, purent y inciter des mauvais croyants, recherchés par elle, qui voyaient dans le passage à l'Islam une certaine libération ⁷³⁵. Beaucoup d'autres, encore, y trouvaient simplement la possibilité d'échapper aux contraintes sociales étouffantes de cette Europe du XVI^e siècle. Libérés de leur

dépendance, de leurs servitudes, voire de leurs chaînes, ils y obtenaient souvent la considération pour leurs talents ⁷³⁶. On a même pu parler, peut-être avec quelque exagération, d'une véritable « lutte de classes », d'un aspect de « guerre sociale », en remarquant que, sur les côtes de Calabre, les populations rurales asservies par une féodalité encore très oppressive accueillaient avec plaisir les corsaires barbaresques, s'empressaient de les rejoindre et de s'embarquer avec eux, parfois avec le concours de gens d'Église qui se mettaient à la tête des rébellions contre la noblesse espagnole. Aussi les gardiens des tours de guet littorales se gardaient-ils de les avertir de l'arrivée des pirates ⁷³⁷ ! Le *devşirme* ottoman enfin (voir p. 204), qui fournissait abondamment les cités barbaresques vassales du Grand Seigneur, ajoutait, en sus des milices de janissaires d'Alger et de Tunis, son contingent de « spécialistes » originaires notamment des îles grecques. Ce fut, par excellence, le temps des renégats ⁷³⁸.

« C'est chose assurée... que sans leur ayde, les infâmes et malheureuses Républiques d'Alger, de Tunis, de Salé, de Tripoly, ne pourraient... se maintenir en leurs pirateries, puisque leurs meilleurs hommes... de marine, voire même la plupart de ces corsaires, sont Renégats »,

écrivait ⁷³⁹ le père Dan, dont les observations à Alger remontent à 1634-1635, dans un chapitre ⁷⁴⁰ qui leur est entièrement consacré et dont le seul titre : « Que les plus grands capitaines qu'ont eu les Turcs... et les Barbares ont presque tous été Renégats », résume encore mieux sa pensée à ce sujet. Il ne faisait que reprendre ce qu'écrivait un demi-siècle plus tôt le Bénédictin espagnol Haëdo, qui avait visité la ville entre 1578 et 1581 :

« En eux réside presque tout le pouvoir, l'influence, le gouvernement et la richesse d'Alger et de cette Régence ⁷⁴¹.

Et de fait, dans ces cités barbaresques, les renégats ont été en effet partout, dans les équipages des navires et le plus souvent à leur tête, et

jusqu'aux plus hautes places du pays. Il ne pouvait guère en être autrement. La population de ces villes, au milieu du XVI^e siècle, après les défaites espagnoles, était un monstrueux conglomérat où se mêlait, au vieux fonds embourgeoisé des Maures (Andalous) d'origine, plus ou moins métissés avec les Berbères locaux, l'invraisemblable afflux du rebut de l'Empire ottoman, qui s'y déversait comme vers une « frontière » largement ouverte aux ambitions de toute nature :

« Tout ce que la Turquie compte de malfaiteurs, de violeurs, d'homicides, d'assassins, de filous, de banqueroutiers, de faussaires, de vagabonds et de gens sans feu ni lieu, tous ceux-là en fin de compte aboutissent en Barbarie comme la lie se dépose sur le fond. Et la Barbarie est ainsi la sentine et le cloaque de l'Empire Ottoman »,

écrivait en 1625 un interprète vénitien ⁷⁴². Dans ce monstrueux chaos, les renégats apportèrent leur volonté de reconstruire un monde nouveau, une économie prospère, fût-elle exclusivement de proie, et une société ordonnée ⁷⁴³. Ils y furent les éléments organisateurs, entreprenants et courageux, et particulièrement, très vite, dans la course.

Ils y utilisèrent, d'abord, leur science de la mer. La racaille turco-algéroise en était bien souvent totalement dépourvue. Les témoignages abondent à ce sujet. L'impéritie nautique, les imprudences, l'inconscience, aboutissent fréquemment à des naufrages désastreux. On voit ainsi en 1719 encore l'équipage de « prise », de 7 hommes, placé par un *raïs* à bord d'une tartane génoise avec des prisonniers de marque français, et pressé, de Djidjelli où il se trouve, de regagner Alger, couper le câble de l'ancre, dans son impatience, au lieu de la lever, et faire voile sans ancre, ni chaloupe, ni boussole, sans même être assez nombreux pour naviguer à la rame. Il ne faut pas s'étonner que le petit bâtiment ait été poussé sur un rocher, où il se brisa.

« Les Turcs, écrivait déjà un observateur français du XVII^e siècle à propos de ceux d'Alger, sont gens fainéants et peu accoutumés à travailler. Quand ils sont en mer, ils ne font autre chose que de prendre du tabac et dormir. Sans les renégats, ils ne pourraient faire la navigation et la course »
[744](#).

Cette médiocrité de la pratique nautique de la grande masse des Barbaresques n'est pas leur trait le moins surprenant. Dépourvus le plus souvent de tout instrument, naviguant à l'estime, se fiant exclusivement à des connaissances transmises oralement, ils font pâle figure à cette époque en face de marines européennes dont les officiers et même les subalternes sont déjà largement lettrés. Il y avait bien à Alger, au temps des Deys, un examen pour obtenir le grade de commandant de navire, que faisait passer un conseil de *raïs*. Mais il ne sortait pas du domaine de la pratique la plus élémentaire [745](#). Aux connaissances maritimes suppléaient exclusivement, comme aux premiers temps des marines musulmanes en Méditerranée, la bravoure des combattants et la hardiesse des abordages, qui compensait la médiocrité de l'armement, toutes qualités que dépréciait quelque peu un bon père barnabite capturé par des Tunisiens au début du XIX^e siècle lorsqu'il écrivait :

« L'avantage naturel des corsaires réside dans les rames, dans la légèreté du bateau, dans un mépris des périls qui ne provient pas tant du courage que de la dure nécessité, de l'ignorance et du fanatisme »[746](#).

Son analyse était plus simplement pertinente lorsqu'il constatait que

« Leurs munitions de guerre sont bien peu de choses, et ce n'est pas dans le feu que réside leur capacité, mais dans la montée à l'abordage en cas de résistance qu'ils puissent surmonter à l'arme blanche » [747](#).

Le drogman vénitien précité ne disait pas autre chose, au début du XVII^e siècle, lorsqu'il remarquait que « tout l'art militaire des corsaires de Barbarie consiste à monter à l'abordage, attendu qu'ils peuvent davantage par les arquebusades que par l'artillerie ⁷⁴⁸ ». De cette tourbe ignorante et brave, les renégats se firent les maîtres en matières nautiques, et dans les techniques supérieures de combat. Ce sont eux, notamment, qui développèrent chez les Barbaresques l'art de remonter le vent et de manœuvrer, qu'ils apportaient en particulier des mers du Nord et de la Baltique, et qui fut décisif pour les abordages, qui jusque-là reposaient presque exclusivement sur la force de la chiourme. Leurs méthodes de navigation étaient certainement beaucoup plus avancées que celles des Maghrébins, restées très rudimentaires, et chez lesquels l'usage d'un instrument aussi simple que l'échelle de Jacob (ou « arbalète ») paraît avoir été inconnu, au point que le grand renégat algérois Sinan (dit « le Juif de Smyrne ») était soupçonné de magie noire parce qu'il l'utilisait pour faire le point à la mer ⁷⁴⁹. Si leur contribution technique est difficile à analyser dans le détail, il est un secteur, au moins, où elle est certaine. Dans une Méditerranée qui était encore le domaine à peu près exclusif des galères, ce sont les renégats issus des mers septentrionales, et familiers de l'Atlantique : Hollandais surtout, mais aussi Anglais et Scandinaves ; qui introduisirent au début du XVII^e siècle les premiers navires ronds, manœuvrant avant tout à la voile, qui présentaient une incontestable supériorité dans les eaux agitées de l'Océan et qui y étaient déjà généralisés dans les marines européennes. Des traditions très sûres en rapportent l'initiative à Alger au renégat hollandais Simon Danser en 1602 ou en 1606 ; à Tunis au renégat anglais Edward à la même époque. À Tripoli l'innovation aurait remonté à 1618 seulement, et aurait été due à un autre renégat, Mami Raïs, grec selon les uns, ferrarais selon d'autres, en tout cas méditerranéen. À Salé elle aurait été introduite à la même date ⁷⁵⁰. Leur rôle dans la construction des vaisseaux fut de même toujours primordial, au point qu'on a pu écrire à propos d'Alger, non sans peut-être quelque exagération, qu'« aucun Musulman n'y mettait même le petit doigt » ⁷⁵¹. Enfin leur expérience des mers de l'Europe fut essentielle. Issus souvent des populations littorales et maritimes, ils en connaissaient les côtes, les approches, les difficultés.

C'est Simon Danser encore qui aurait appris aux Algériens, en 1601, à passer avec prestesse le redoutable détroit de Gibraltar. Pour l'expédition d'Islande de 1627 (voir p. 171) on s'assura les services d'un pilote danois ⁷⁵². Mais surtout ils apportèrent à leurs entreprises une persévérance, une âpreté, d'autant plus redoutables que toute leur vie à reconstruire était là. Alors que les corsaires d'origine autochtone se bornaient souvent à un petit nombre d'expéditions fructueuses et se retiraient ensuite des affaires pour jouir d'une médiocrité dorée, les renégats entassaient richesses sur richesses, prenant peu de repos et ne désarmant jamais. L'un d'entre eux, un Portugais d'origine, qui trouva la mort en 1665, à la tête de son navire de 50 canons et 600 hommes d'équipage, dans un combat livré contre le duc de Beaufort sous le canon même de La Goulette, n'aurait pas eu moins de 105 ans ⁷⁵³ !! Même si l'on admet une certaine exagération, son âge devait être respectable !

Ce rôle fut d'autant plus essentiel qu'ils étaient fort nombreux. Dans l'Alger de 1580, sur les 12 000 maisons qu'aurait comptées la ville (soit une population de quelque 50 000 personnes, esclaves non compris), Haëdo estimait à 6 000 le nombre de celles qu'ils occupaient. Le père Dan les évaluait en 1634 à 8 000, plus 1 200 femmes. A Tunis à la même époque ils auraient été entre 3 000 et 4 000, avec 600 à 700 femmes. Ils étaient moins nombreux à Tripoli (quelques centaines) ⁷⁵⁴. C'était une fraction de la population globale qui, vu l'imprécision des données, reste difficile à évaluer, mais qui était de toute façon considérable. Mais cette part était proportionnellement beaucoup plus importante dans les activités maritimes. À Alger en 1580 un dénombrement portant sur 35 *rais* possesseurs de galères armées en course permet d'identifier parmi eux un minimum de 19 renégats (dont un Juif) et 2 fils de renégats, sans compter ceux de la seconde génération, qui ne peuvent plus être distingués mais sont certainement présents. Ils devaient en constituer la très grande majorité. En 1609, lors de la destruction devant La Goulette d'une galère et de 16 autres bâtiments turcs, 13 d'entre eux au moins avaient pour *raïs* des renégats, et nous ignorons l'origine des autres commandants ⁷⁵⁴. Tous les peuples de la Méditerranée chrétienne y étaient d'ailleurs représentés plus ou moins. Mais les Italiens (12, dont 6 Génois) y étaient nettement prédominants, suivis par les Grecs ⁷⁵⁵. On ne s'étonnera naturellement pas

de voir ces renégats à la tête de la flotte algéroise lorsqu'elle est réunie, tel le Vénitien Ali Piccinino de 1621 à 1646 (voir p. 173) ⁷⁵⁶. Au début du XVIII^e siècle encore elle sera commandée par un renégat marseillais, Sanson, devenu « Mami Semsoum » ⁷⁵⁷.

Très vite ils parvinrent, de là, au pouvoir proprement politique. Ces « Turcs de profession », inscrits sur le registre de l'Odjak (*Ocak*), la communauté turque, avaient par là même vocation à tous les emplois. À Alger, le fondateur de la « Régence », le corsaire turc Aroudj (Oruç) (1464-1518) et son frère Khaïr-ed-Dine (Hayrettin) « Barberousse », futur *kapudan paşa* de la flotte ottomane (voir p. 193), étaient sans doute les fils d'un Grec chrétien de Mytilène ⁷⁵⁸. Et pour le seul Alger du XVI^e siècle, la liste est longue, d'après l'*Epítome de los Reyes de Argel* de Haëdo, de ceux qui lui succédèrent : Hassan Aga, troisième « roi » (1535-1543), sarde, et eunuque (captif de Khaïr-ed-Dine Barberousse dans sa jeunesse, il avait été castré) ⁷⁵⁹ ; Hassan Corso que les janissaires cherchèrent à imposer en 1556 ⁷⁶⁰ ; Euldj (Uluç) Ali, renégat calabrais, gouverneur de 1568 à 1571 et qui deviendra également *kapudan paşa* (voir p. 207) : Ramadan (Ramazan) Pacha, renégat sarde, en 1574 ⁷⁶¹ ; Mourad (Murat) Raïs, albanais né de parents chrétiens ⁷⁶² ; Hassan Veneziano, renégat ragusain (1578-1580 et 1582-1583), qui sera également grand amiral en 1588 ⁷⁶³ ; Djafar (Cafer) Pacha, Hongrois et également eunuque, gouverneur en 1581 ⁷⁶⁴. Les autres cités barbaresques ne furent pas en reste. Mentionnons seulement Mohammad de Chio, renégat génois qui sera Dey de Tripoli de 1633 à 1649, et son successeur Osman Pacha (1649-1672) renégat originaire de Chio ⁷⁶⁵ ; Ousta (« maître ») Mourad (Usta Murat), renégat génois, Dey de Tunis de 1637 à 1640 ⁷⁶⁶. Dans la même ville le Bey Mourad (1613-1631), fondateur de la dynastie « mouradite », était un Corse.

Les Chrétiens: la chiourme, les pilotes, les artisans

Les renégats ne pouvaient cependant, à eux seuls, fournir tout le « matériel humain » nécessaire, que l'ancienne population autochtone ne procurait qu'avec réticence. En dehors des combattants musulmans embarqués (voir p. 179) et de quelques rameurs « de bonne volonté » embauchés contre participation aux bénéfices lorsque les esclaves étaient

en nombre insuffisant ⁷⁶⁷, l'activité des bâtiments corsaires reposa exclusivement sur l'emploi d'une chiourme de captifs chrétiens, prélevés sur le nombre considérable qu'on en trouvait dans les villes barbaresques (à la fin du XVI^e et au début du XVII^e siècle : 20 000 à 25 000 à Alger, 10 000 à Tunis ; 400 à 500 à Tripoli ; en 1650-1651 : 8 000 à Alger, 6 000 à Tunis ; 1559 à Tripoli en 1671 ; 7 000 encore à Alger en 1749) ⁷⁶⁸. Ces esclaves furent le dernier apport extérieur, massif et non le moindre en importance, sans lequel on ne peut comprendre le développement de la course. Celle-ci s'accroissait ainsi de ses prises humaines, augmentait sa puissance par une sorte d'« autocatalyse » après le démarrage initial.

Mais ces esclaves n'apportaient pas seulement leurs bras. Le fait le plus remarquable sans doute en la matière, et généralement ignoré, fut leur utilisation pour les tâches, infiniment plus nobles, de la navigation, que les naturels d'Alger étaient souvent incapables d'accomplir. Elle semble avoir été fréquente. Dès que les circonstances de temps exigeaient un renfort de personnel, il était d'usage de déferer un certain nombre d'esclaves de la chiourme pour aider à la manœuvre. En 1640, à une époque où la pratique des vaisseaux ronds était pourtant devenue courante chez les Barbaresques, un captif, Emmanuel d'Aranda, notait que «les Turcs emploient sur mer des esclaves chrétiens pour matelots ». Il fut lui-même victime de l'incompétence du commandant du navire qui le ramenait à Tétouan. Perdant la tête lors d'un violent coup de vent, celui-ci dut faire appel à un esclave chrétien embarqué, d'origine norvégienne, qui sauva le bâtiment. En 1767 encore, le capitaine d'une tartane française fut retenu à bord d'un corsaire algérien qui, bien que les deux nations fussent alors en paix, le contraignit à lui servir de pilote pour passer le détroit de Gibraltar ⁷⁶⁹. Rien ne témoigne davantage de l'importance de la « greffe humaine » maritime européenne dans un milieu où les connaissances nautiques étaient généralement très faibles.

Mais il y avait évidemment quelque imprudence à employer ainsi des Chrétiens, qui devaient naturellement, pour ces tâches de manœuvre et de navigation, être libres de leurs mouvements. En temps normal, en effet, les Chrétiens embarqués étaient tenus en constante suspicion. Il leur était interdit, sous peine de bastonnade, de s'approcher du compas et de la barre. Au moment du combat, avant l'engagement de l'action, ils étaient d'ailleurs

attachés « pieds et mains de quatre en quatre, avec de grandes barres de fer où pendent des fers et des menottes ». La précaution n'était pas inutile, car les mutineries étaient toujours possibles. Le 31 octobre 1625, on vit ainsi cinq captifs anglais et hollandais embarqués à bord d'un corsaire salétin se révolter et, après un combat de quatre heures, se rendre maîtres du navire et jeter par-dessus bord 62 «Turcs ». À l'automne de 1636, près de l'île de Wight, on voit de même quatre renégats hollandais et un captif anglais, profitant d'un moment où une partie de l'équipage d'un navire salétin avait quitté le bord pour attaquer une barque de pêche, s'emparer du bâtiment corsaire, avec l'aide de quelques autres pêcheurs qui venaient d'être faits prisonniers ⁷⁷⁰. Le danger était évidemment considérablement accru par l'utilisation des Chrétiens pour la navigation, malgré toutes les précautions prises. Il présentait des formes particulièrement pittoresques lorsqu'on était contraint de confier à ces Chrétiens la conduite même du bâtiment. On vit ainsi en 1629 le pilote et le timonier d'un navire barbaresque, tous deux chrétiens, conduire leur bateau, par une nuit de brouillard, jusque dans le port de Lisbonne, ce qui leur permit de recouvrer leur liberté, ainsi qu'aux huit autres esclaves chrétiens du bord. Une aventure analogue est celle des marins anglais qui, en 1663, capturés sur leur bâtiment allant de Venise en Grande-Bretagne, furent chargés de la conduite de leur propre navire, que les corsaires étaient incapables d'assurer, et en profitèrent pour se rendre maîtres à nouveau du vaisseau ⁷⁷¹,

Le rôle des esclaves chrétiens, par ailleurs, fut capital en ce qui concerne les constructions navales. Ce sont eux qui, dirigés le plus souvent, on l'a vu (p. 163), par les renégats, assumaient tout l'essentiel de la tâche. En 1505 les 12 brigantines et frégates, bâtiments bien armés, des corsaires de Mers-el-Kébir, venaient d'être « faits à neuf par les captifs portugais ⁷⁷². À Alger les artisans plus ou moins spécialisés dans les métiers nécessaires à la construction des navires faisaient prime sur le marché des esclaves et les renégats achetaient systématiquement pour cela les spécialistes chrétiens capturés ⁷⁷³. À ceux-ci se joignaient en outre bien souvent des ouvriers chrétiens volontaires, attirés certainement par une paye relativement élevée. « Ils ne manquent pas non plus de menuisiers et de calfats, Grecs de Rhodes et de Mytilène, mercenaires et tâcherons volontaires », écrivait en 1625 le drogman vénitien ⁷⁷⁴. Pas plus qu'au haut Moyen Âge, les flottes

africaines ne purent jamais, pour leur construction et leur entretien comme pour leurs expéditions en mer, se passer de Chrétiens.

La « République de Salé »

Le cas de la course salétine ⁷⁷⁵, le plus tardif, illustre à merveille la combinaison de facteurs variés dont la réunion explique la genèse d'une ville de course barbaresque. Il y avait bien eu là, dans le site maritime difficile d'accès, mais bien abrité, de l'embouchure du Bou Regreg, des antécédents. Un arsenal s'était élevé à Salé, sur la rive droite, dès 1260, mais la course y restait encore peu dangereuse jusqu'au début du XVII^e siècle. La cité, très traditionnelle, pieuse, bourgeoise et commerçante, ne s'y intéressait guère. Le principal nid de corsaires sur cette côte marocaine était à La Mamora (aujourd'hui Mahdia), repaire de pirates où «il y avait beaucoup et plus de Chrétiens que de Turcs » ⁷⁷⁶. L'événement décisif fut l'installation, dans les premières années du XVII^e siècle, sur la rive gauche, dans l'enceinte, encore très vide à cette époque, de Rabat, des gens de Hornachos, en Estrémadure, qui, devançant les décrets d'expulsion de 1609, purent quitter l'Espagne avec leur or et leurs biens. En 1608 ils avaient relevé les murailles de la ville et, sous l'égide du Sultan, y avaient établi une garnison. Belliqueux (ils avaient gardé en Espagne le droit de porter les armes, octroyé par Philippe II moyennant une forte redevance), et passant déjà, dans leur pays d'origine, pour plus ou moins brigands ; riches et disposant des capitaux nécessaires à la construction navale ; ils furent les inspireurs et les financiers. À cette élite vint bientôt s'ajouter une masse de réfugiés andalous de la grande expulsion de 1609-1610, qui s'établirent dans la ville basse de Rabat au nombre de 3 000 à 4 000 : faméliques et sans ressources mais pleins d'ardeur et d'esprit de vengeance, ils fournirent les combattants embarqués et occupèrent les emplois subalternes à bord. Mais il fallait des spécialistes de la navigation. En 1614 La Mamora tomba aux mains des Espagnols et ses pirates vinrent se réfugier à Rabat. Un afflux de renégats, surtout, attirés par les perspectives de gain, procura les cadres nécessaires, tandis que l'utilisation d'une main-d'œuvre d'esclaves chrétiens, dont le nombre s'accrut rapidement, permettait de constituer les chiourmes.

Armateurs *hornacheros*, *raïs* renégats, combattants issus des réfugiés andalous, esclaves chrétiens, tous les ingrédients d'une véritable explosion étaient réunis. En peu d'années se développa ainsi une course puissante, favorisée par l'indépendance de fait, à l'égard du Sultan, de ce qu'on a appelé abusivement la « République de Salé » (elle était en fait installée sur la rive gauche, à Rabat (Salé la Neuve), tandis que Salé proprement dite continuait de rester à l'écart). Dès 1624 un renégat était gouverneur du château de Rabat. En 1627 les Hornacheros y fondèrent une sorte de république oligarchique et ploutocratique, administrée par un divan de 12 à 14 membres dont le président prenait le titre de Grand Amiral, et qui se contentait d'offrir au Sultan, à titre de tribut, non plus le dixième des prises, mais seulement quelques présents symboliques. Bientôt d'ailleurs les Andalous de la ville basse obtinrent d'élire leur propre caïd, qui vivait d'ailleurs dans la Casbah. Avec Salé l'Ancienne sur la rive droite ce furent ainsi trois Républiques, qui cohabitèrent tant bien que mal dans la compétition et le désordre, parfois dans la violence, à tel point qu'en 1644 le Sultan dut nommer un « Prince de Salé », le fils du marabout berbère de Dila, dans l'intérieur, pour rétablir l'ordre. Les troubles ne nuisirent cependant pas à la prospérité des entreprises maritimes. Le nombre des navires armés en course s'éleva vite à 30 à 40 unités, 40 à 50 en 1637, et jusqu'à un maximum de 60 ⁷⁷⁷. Les pilotes étaient toujours des renégats. Isaac de Razilly, dans un mémoire adressé au cardinal de Richelieu en 1626, exposait que depuis 24 ans

« plus de huit mille des meilleurs mariniers du royaume ont été rendus esclaves et sont à présent dans l'Afrique, contraints par les tourments à renoncer à la loi de Jésus-Christ, puis servent de pilotes aux Barbaresques pour venir aux côtes de France prendre leurs parents et compatriotes ⁷⁷⁸ ».

À la même époque le père François d'Angers se lamentait

« de la perte de deux mille hommes de mer, qui furent faits captifs par les Mores ou Turcs, desquels la moitié mourut d'ennui, de faim, de peste ou par la violence du fer, du feu et d'autres tourments [...] et, à la vérité, ce n'étaient là que roses... Le désespoir des pilotes fut réduit à ce point que, se

voyant abandonnés à la merci de ces Barbares, plusieurs prirent résolution d'instruire les ennemis, et leur donner les moyens de faire des maux incroyables à leur chère patrie dans l'espoir de quelque soulagement ⁷⁷⁹ ».

La liste serait longue des grands *raïs* renégats, qui furent les acteurs proéminents de cette course salétine, tel Jan Janssen (Mourat Raïs), de Harlem, d'abord corsaire pour le gouvernement hollandais, qui apostasie et s'installe à Salé en 1619 et conduira bientôt les grandes expéditions d'Islande (1627) et des côtes irlandaises (1631) ; et des dizaines d'autres, de toutes les nationalités de l'Europe : Français, Anglais, Hollandais, Espagnols, Portugais, Italiens ⁷⁸⁰. Leur expérience des mers du Ponant fit de l'Atlantique, où ils firent régner la terreur jusqu'aux Antilles et à Terre-Neuve (voir ci-après), le domaine privilégié des corsaires de Salé.

L'ENTITÉ BARBARESQUE

Les flottes, l'horizon, l'économie

Ainsi achèvent de se constituer, dans les cités barbaresques, des flottes imposantes, qui semblent avoir culminé dans la première moitié du XVII^e siècle, et, fondée sur elles, une puissante économie exclusivement prédatrice. On possède quelques données numériques ⁷⁸¹. À Alger ⁷⁸², il y aurait eu en 1530 60 bâtiments de 25 à 40 canons ; en 1571, d'après Haëdo, 50 galères, galiotes et brigantines, sans compter un grand nombre de barques plus petites ; en 1588 35 galères ; en 1634, d'après le père Dan, 70 vaisseaux ronds et désormais seulement 4 galères, avec 8 frégates et 1 brigantine ; en 1651 65 vaisseaux ronds et 4 galères ⁷⁸³. À Tunis on aurait compté en 1634 14 polacres ou vaisseaux ronds. À Tripoli à la même époque il n'y en aurait plus eu que 7 ou 8 (contre jusqu'à 25 « autrefois »), et 30 à Salé. Le total était évalué à cette même date à 122 vaisseaux pour l'ensemble de la Barbarie ⁷⁸⁴, sans compter les petites embarcations. Les quatre centres majeurs réunissaient la totalité des navires importants. Mais ils avaient des annexes aménagées pour des besoins particuliers, notamment en Tunisie : Bizerte pour les vaisseaux longs, Sousse, puis

Porto-Farina, pour les vaisseaux ronds [785](#). Des centres secondaires eurent également une activité non négligeable comme bases de petites embarcations : Larache au Maroc, où les Espagnols réussirent cependant à s'installer de 1610 à 1689 [786](#) Cherchell en Algérie, et d'autres encore.

Les opérations des corsaires se classaient en plusieurs catégories : coups de main sur les côtes, au hasard des occasions ; croisières en haute mer, à courte ou moyenne distance du port ; expéditions lointaines à objectif précis, déterminé à l'avance. L'horizon géographique de celles-ci couvrait toute la Méditerranée et, depuis l'introduction des vaisseaux ronds au début du XVII^e siècle, la quasi-totalité de l'Atlantique Nord et de ses mers bordières (Manche, mer du Nord, canal d'Irlande) [787](#). C'est ainsi que les Barbaresques allèrent jusque sur les bancs de Terre-Neuve, qu'ils pillèrent Madère en 1617, y razziant 1 200 esclaves ; l'Islande en 1627, où ils capturèrent 242 personnes [788](#). En 1631 ils débarquent sur la côte méridionale de l'Irlande, près de Baltimore, où ils feront 200 captifs [789](#). Ils en rapportent 240 de la Cornouailles en 1645. En 1650 ils terrorisent Plymouth et pénètrent encore dans le canal de Bristol. De 1609 à 1616 ils n'avaient pas capturé moins de 466 bâtiments britanniques [790](#).

Le butin, au total, fut certainement considérable, bien que nous ne puissions l'apprécier avec quelque exactitude qu'à la période de déclin (voir p. 252). Pour la grande époque des XVI^e-XVII^e siècles, en dehors d'évaluations assez arbitraires, on ne peut guère effectuer que des coups de sonde. Certains auteurs ont tenté de minimiser l'impact « macro-économique » de la course [791](#). D'autres tendent au contraire à le réévaluer. Pour la marine de Venise, entre 1592 et 1609, il s'agissait de près de 150 captures. Une extrapolation assez rudimentaire conduit à quelque 138 à 166 prises annuelles en moyenne pour l'ensemble des nations européennes [792](#). Le père Dan en 1634 parlait de 80 vaisseaux pris aux seuls Français entre 1628 et 1634, dont 52 de Ponant et 28 de Levant, et de quelque 600 vaisseaux au total en trente ans, avec plus de vingt millions en valeur [793](#), sans compter un total d'un million de captifs pendant la même période pour l'ensemble des nations européennes, représentant une valeur (au prix des rançons) de quelque 500 millions. Ces chiffres sont peut-être plutôt au-dessous de la réalité. Un document français parle d'une perte de 1 800 000 livres pour les seuls huit premiers mois de l'année 1616 [794](#). Les villes

barbaresques, en tout cas, vivaient largement de la mer, et pratiquement d'elle seule :

« Tous ces Barbares... ne favorisent personne à l'égal des Corsaires, pour ce qu'ils doivent à leurs brigandages tout ce qu'ils ont de munitions, de forces et de richesses... Aussi à vray dire sans leur apuy, ce seroit peu de chose que de la Barbarie, veu que les peuples qui l'habitent ne se meslent presque d'aucun trafiq, comme gens faineans et qui n'ont point d'industrie à gagner leur vie par un honeste travail »,

écrivait le père Dan, et ce jugement est impossible à contester ⁷⁹⁵.

Des entreprises individuelles

Cette course, dans son essence et pendant toute sa période glorieuse, fut une somme d'aventures personnelles. Tout homme libre pouvait, naturellement, devenir corsaire (les janissaires turcs d'Alger, milice gouvernementale chargée d'assurer la souveraineté ottomane et l'ordre public, auxquels il était interdit à l'origine de le devenir, en reçurent l'autorisation en 1568 ⁷⁹⁶, à la suite de nombreuses protestations et révoltes dans ce but). Les corsaires bénéficiaient à vrai dire de formes d'entente, d'« association » coopérative. Mais celles-ci furent surtout de l'ordre du politique. De même que la « République de Salé » était essentiellement une organisation de négociation et de diplomatie en face du Sultan, de même la *taïffa* des *rais* d'Alger, sorte de syndicat de patrons corsaires et de tous ceux qui vivaient, avec eux, de la mer, destiné à équilibrer le pouvoir des pachas turcs et de leur milice de janissaires, fut avant tout une structure d'influence et de pression politique, un *lobby* défendant, contre ceux qui détenaient le pouvoir, les intérêts de la profession, et cela parfois les armes à la main (comme en 1579 lorsque Hassan Veneziano voulut exiger pour le pacha le cinquième du butin, alors que sa part avait été jusque-là fixée à 12 %) ⁷⁹⁷. La *taïffa* semble ne s'être mêlée en aucune façon des affaires particulières de ses participants.

Le *rais*, entrepreneur de l'expédition de course, est ainsi à tous égards l'élément déterminant du système, et « l'agent économique » autant que combattant privilégié. Il est en principe le possesseur de sa galère, puis de son vaisseau rond, maître du recrutement de sa chiourme et de son équipage, armateur et commandant à la fois. De cette prédominance quasi absolue du *rais*, un éloquent témoignage est apporté par le fait que la plupart du temps les vaisseaux algériens n'ont pas de nom particulier, et ceci à une époque où cet usage était déjà généralisé dans les marines chrétiennes. Les navires, presque toujours, sont simplement désignés par le nom de leur capitaine (le bateau d'un tel) ou, au plus, par l'origine du bâtiment (« le bateau portugais », provenant d'une prise portugaise ; « l'Américaine », cadeau, à la fin du XVIII^e siècle, des États-Unis) ; parfois, mais très rarement, par des qualificatifs tirés de leur état ou de leur aspect (« le vieux chébec », « la grande frégate », « le brick neuf », etc.). Les véritables noms propres sont tout à fait exceptionnels. Souvent les Européens donneront aux navires corsaires des noms de leur invention, que leurs possesseurs eux-mêmes ignoraient. En 1824 les consuls européens d'Alger interviendront auprès du Dey pour qu'une désignation officielle soit attribuée aux différents navires, afin d'éviter des confusions fâcheuses [798](#).

Parfois, cependant, de petits marchands et des citadins se cotisent pour faire un armement, dont ils confient la direction à un capitaine connu pour son audace et la hardiesse de ses entreprises. Mais le rôle de celui-ci reste toujours primordial, comme le montre la répartition des parts de butin [799](#), lors de la vente à l'encan, au retour, qui est la règle. À Alger le Pacha, qui par ailleurs bénéficie d'un droit de préemption, reçoit, comme on l'a vu, 12 % ; 1 % est attribué à l'entretien du môle et du port ; 1 % encore aux mosquées. En dehors du droit du Pacha la carcasse du bâtiment capturé était à l'origine considérée comme arme de guerre potentielle, et appartenait de ce fait à l'État. Mais très vite on reconnut l'inconvénient de cette mesure, les corsaires ne se donnant bien souvent pas la peine de ramener leur prise, et l'abandonnant sur place après l'avoir dépecée. Le navire fit dès lors partie intégrante de la prise. Du système initial ne subsista qu'un droit en vertu duquel les agrès, du grand mât au beaupré, furent dévolus au gardien du port. Des « primes » étaient par ailleurs, avant

la répartition, attribuées par le *raïs* aux membres particulièrement méritants de l'équipage, qui s'étaient distingués par des actions d'éclat. Le reste du butin, après la vente, est alors divisé en deux parties égales. La première revient moitié au *raïs*, moitié aux armateurs (celui-ci étant d'ordinaire le *raïs* lui-même, totalement ou parfois partiellement). La seconde est attribuée à l'équipage, suivant un système de parts (quinze au *raïs*, trois aux officiers : maître canonnier, pilote et chirurgien ; deux aux janissaires, au calfat, au maître charpentier ; une aux autres membres de l'équipage). Les rameurs esclaves étaient compris dans la répartition, mais au bénéfice de leur maître (ce n'était souvent pas le *raïs*, qui complétait sa propre chiourme en louant des esclaves), qui recevait l'argent. L'usage s'établit cependant assez vite de leur en laisser une petite partie, de façon à les intéresser au succès en leur laissant entrevoir la possibilité d'accumuler une somme leur permettant d'acheter leur liberté. Ainsi la chiourme chrétienne montrait pendant les abordages l'ardeur nécessaire. Cette coutume fut régularisée par l'autorité publique à l'époque des Deys, lors des entreprises de course d'Etat (voir plus loin p. 253), et la chiourme publique (du « *Beylik* ») recevait le tiers de la somme qui lui était attribuée dans le partage. Le nombre et la valeur des parts variaient évidemment suivant le nombre et la composition de l'équipage, et le pourcentage du butin attribué à chacune d'elles en fonction de ces éléments. On voit que le *raïs* se trouvait presque toujours bénéficier d'au moins un tiers de butin, et de plus de la moitié lorsqu'il était lui-même propriétaire du navire. A Tunis, la répartition semble avoir été quelque peu différente : 10 % seulement au Pacha ; la moitié du reste à l'armateur, et l'autre moitié à l'équipage (dont le *raïs*, qui percevait ainsi beaucoup moins s'il n'était pas propriétaire, mais ce ne devait pas être le cas le plus fréquent). Le système était analogue à Salé. La chasse en groupe ne modifiait pas dans son essence ce principe de base. Elle semble avoir été assez fréquemment pratiquée, pour des raisons de tactique navale, dès le début du XVII^e siècle au moins ⁸⁰⁰. Des sorties par deux furent toujours usuelles, l'un des deux vaisseaux faisant fonction de rabatteur. Mais il s'agissait d'associations temporaires, informelles, par ententes individuelles, qui n'affectaient pas l'indépendance fondamentale de chacun. En cas de compétition entre deux corsaires pour une capture, par exemple prise en chasse par l'un et arraisonnée par l'autre, les participants se partageaient la proie au prorata du nombre de leurs canons

Les fortunes des *raïs*, ainsi, pouvaient être rapides, et considérables. Le point de départ en était souvent une misérable barque, montée par 15 ou 20 compagnons du propriétaire, qui allait exercer son activité au détriment de médiocres embarcations de pêcheurs. Le *raïs* dont la première entreprise a été couronnée de succès achète alors à son retour une barque un peu plus grande, et ceci jusqu'à devenir propriétaire d'un véritable bâtiment de guerre. Bien rares étaient les tièdes, tel celui qui, ayant gagné quelque 30 000 pataques (87 000 francs-or) dans la première course qu'il avait faite avec une petite barque, ne voulut jamais se remettre en mer, disant qu'il avait maintenant de quoi vivre, et qu'une pareille chance n'arrivait pas deux fois à un homme ⁸⁰². Les *raïs* les plus chanceux et les plus habiles parvenaient en fait à des fortunes prodigieuses qui leur permettaient rapidement de concurrencer socialement les pachas turcs et de devenir, bien souvent, les véritables maîtres de la ville. Ali Piccinino (déjà cité plus haut, p. 164) possédait à lui seul quelque 3 000 captifs répartis sur sa flotte et sur ses propriétés de campagne, sans compter 500 à 600 dans son bagne particulier d'Alger. Il ne sortait qu'escorté d'une cinquantaine de jeunes garçons d'une grande beauté somptueusement vêtus, et d'une garde de fantassins et cavaliers kabyles qu'il soldait de ses deniers. Quand la Porte envoya réclamer sa tête au Pacha, il alluma une révolte si furieuse que les ambassadeurs se réembarquèrent rapidement. Il fallut parlementer avec lui et il se contenta de faire au Sultan quelques présents symboliques. Seul le poison put finalement avoir raison de lui ⁸⁰³. Le cas, exceptionnel, est cependant loin d'être isolé. « Il y a à Tunis, comme à Alger, des hommes fortunés qui ne savent même pas à combien s'élèvent les sommes qu'ils ont amassées », écrivait en 1625 l'interprète vénitien ⁸⁰⁴.

LA CULTURE MARITIME BARBARESQUE

Telle qu'elle achève ainsi de se constituer définitivement à la fin du XVI^e et au début du XVII^e siècle, la course des cités nord-africaines prend à cette époque toute son autonomie. Encore partie intégrante, en effet, de la « grande histoire » au XVI^e siècle, pendant lequel les corsaires sont très largement avant tout des supplétifs de la puissante flotte ottomane, et cela

jusqu'au retour d'une paix d'ensemble en Méditerranée à partir de 1574, elle devient après cette date une « forme supplétive de la grande guerre [805](#) », mais acquiert en même temps toutes les caractéristiques propres qui en font une activité bien distincte. Cette entité culturelle est complexe. Sur le substrat andalou et local sont venus s'accumuler des éléments européens qui sont en certains domaines totalement prédominants, mais non sans que se développent des initiatives originales.

Une culture matérielle européenne

Dans leur quasi-totalité, et à part les plus rudimentaires, tous les constituants matériels de cette activité maritime sont venus de l'extérieur : parfois sans doute de Turquie à l'origine ; mais très vite exclusivement des pays chrétiens dont les marchands ne se sont jamais privés d'aller approvisionner les cités barbaresques [806](#).

« À la honte des Chrétiens, malgré l'interdiction du Pape et des souverains européens, les marchands de France, d'Italie et d'Angleterre leur portent des toiles pour les voiles, des agrès, des mousquets, du plomb »,

écrivait un auteur anonyme du XVII^e siècle à propos de Tripoli [807](#). Au début du XIX^e siècle encore un auteur génois avait à déplorer ce commerce :

« Quelles puissances maritimes du Nord peuvent-elles donc, sans éprouver un sentiment pénible, considérer les ports de la Barbarie comme un débouché légitime pour leur bois de construction, leur goudron, leur poudre de guerre nécessaires à la marine de ces pirates » [808](#) ?

Mais en dehors même du commerce privé les puissances européennes elles-mêmes achetaient régulièrement par des tributs en matières la paix avec les Barbaresques, et particulièrement les pays du Nord. En 1680 la Hollande fournissait ainsi à Alger 8 pièces de canon de 50 livres de balles avec les accessoires, 40 mâts, 500 barils de poudre, 5 000 boulets et un vaisseau plein de câbles et d'agrès, et s'engageait à faire le même présent tous les ans. En 1711 elle donnait 8 canons de bronze, 16 de fer, 24 affûts, 7 000 boulets, 600 barils de poudre, 800 fusils, 400 lames d'épée, 25 mâts et 8 gros câbles. En 1731 la Suède envoyait 800 barils de poudre, 8 gros câbles, 50 mâts, 800 fusils, 800 sabres, 40 pièces de canon et 6 000 boulets. Ces complaisances ne mettaient d'ailleurs pas ces gouvernements à l'abri des avanies. En 1747, le roi de Danemark ayant offert des mortiers au *Beylik*, on les lui renvoya en constatant qu'ils étaient en fonte. Il lui fut déclaré qu'on n'accepterait que des mortiers de bronze et qu'on lui donnait six semaines pour réparer son erreur, ce qui fut fait. Le comble du picaresque fut atteint cette année-là avec le traitement infligé à la Suède. Le gouvernement de ce pays avait fait charger ses présents annuels destinés au Dey et à la Régence sur un navire napolitain, qui tomba aux mains des corsaires algériens. Bien que les caisses fussent dûment étiquetées à l'adresse des autorités d'Alger, elles furent déclarées de bonne prise, comme ayant navigué sous pavillon ennemi, et la Suède fut avisée d'avoir à renvoyer un nouveau présent dans le plus bref délai ⁸⁰⁹. Les Hollandais, au XVIII^e siècle, firent encore régulièrement des présents officiels de ce genre. En 1768 ils consistaient, pour Alger et pour les deux ans passés, en 1 125 quintaux de plomb, 500 quintaux de cordages légers, 25 câbles lourds, 10 câbles lourds de 120 brasses, 20 mâts, 500 pièces de charpente, 1 000 pièces de charpente de bois de pin, 500 pièces d'autre charpente, 100 poutres de différentes tailles, 50 tonnes de goudron. En 1783 ce sont 44 000 livres de poudre à canon ⁸¹⁰. En 1772 le Danemark se voit réclamer, outre une grosse somme d'argent, 4 mortiers de bronze, 400 bombes, 40 canons de fer, 4 000 boulets, 500 quintaux de poudre, 50 grands mâts, des câbles à ancrs et divers agrès. En 1773 l'ambassadeur de Tripoli à Copenhague et à Stockholm revient avec des bijoux, des étoffes et des meubles, mais surtout avec « des canons, des boulets pour des armements corsaires et quantité de fer en barres. Son Excellence a été très satisfaite de ces munitions, son arsenal en étant entièrement dépourvu ⁸¹¹ ».

Le comble fut atteint lorsque les États-Unis, en 1792, firent cadeau au Dey d'Alger, pour se concilier ses bonnes grâces, d'une frégate de 36 canons ⁸¹².

La course marocaine, quant à elle, fut de même entièrement tributaire du matériel fourni par l'Europe ⁸¹³. Les premiers à commercer avec le Maroc dans ce but paraissent avoir été les Anglais, qui lui fournissaient dès les dernières années du XVI^e siècle des « rames pour galères » en échange des produits (et particulièrement du salpêtre) qu'ils allaient y acheter. En 1581 le sultan Moulay Ahmed n'autorisait cette exportation qu'en échange de bois de construction navale, et en 1594-1595 les Anglais lui procurèrent les « rames, escopettes et munitions » avec lesquelles il armait ses galères contre les Espagnols. L'essor de la piraterie, et les dommages causés par les Salétins au commerce du royaume, ne vinrent pas mettre un terme à ces relations. En 1627 un gentilhomme de la chambre du Prince de Galles débarquait ainsi à Salé des armes et munitions destinées aux corsaires et comportant notamment six pièces d'artillerie et 150 bois de lance. En 1637 Charles I^{er} s'engageait par traité à apporter « tout le matériel de guerre, canons et autres choses et la poudre et le plomb, dont notre seigneur l'iman aura besoin ». Le trafic perdura pendant tout le XVII^e siècle. Les Français, malgré quelques scrupules apparents, n'étaient pas en reste. Le traité du 17 septembre 1631 entre Louis XIII et Moulay al-Oualîd stipulait que « si l'empereur de Marocque a besoin de navires et munitions pour son service, il pourra en avoir de France mais que ce ne soit pas contre les amis de Sa Majesté Très-Chrétienne ». Louis XIV lui-même tolérait l'importation de soufre au Maroc, malgré les protestations, en 1694, de son consul J. B. Estelle qui, voyant les indigènes s'en servir pour la fabrication de la poudre, rappelait à Pontchartrain que « c'était marchandise défendue de porter en Barbarie par ordre de Sa Majesté et par notre Sainte Mère l'Église, pour beaucoup de raisons très bonnes et très précieuses ». Mais les pourvoyeurs par excellence furent les Pays-Bas, mus par leur haine des Espagnols, qu'on a pu qualifier de « véritable arsenal de la Barbarie ».

« Malgré toutes leurs voleries, les Barbaresques ne pourraient jamais achever une galère, si ce n'est par la faveur et l'intelligence qu'ils ont avec leurs pensionnaires confédérés et associés, qui leur envoient le bois, les

charpentiers, les mâts, les avirons ou rames, le fer, les clous, les chaînes toutes faites pour enfermer les Chrétiens »,

écrivait à leur propos un mémoire présenté au Roi de France. Les États-Généraux des Provinces Unies fournirent même au Maroc à plusieurs reprises des navires entiers tout équipés. Dès 1610 ils approuvèrent la construction à Amsterdam, pour le compte du Sultan, de quatre vaisseaux, qui furent d'ailleurs détruits l'année suivante par une escadre espagnole. En 1614 il fallut, pour s'opposer à un nouveau projet, l'intervention de l'amirauté de Rotterdam, qui éleva une énergique protestation, alléguant à juste titre que ces armements « n'auraient d'autre fin que d'écumer la mer et d'y capturer tout ce qui pourrait venir sous le canon de ces navires ». Mais en 1645 ils accordaient à nouveau à un envoyé marocain l'autorisation de faire construire dans les chantiers navals de Hollande un bâtiment de 20 canons, et quelques années plus tard, à la suite de la prise par un capitaine hollandais d'un corsaire salétin dans des conditions jugées irrégulières, ils fournirent à titre de réparation un navire de même tonnage et de même armement. De tels faits demeurèrent cependant exceptionnels. Mais les livraisons d'armes, de munitions et de matériel naval se poursuivirent avec constance pendant toute la durée de la course salétine, malgré les représentations faites à plusieurs reprises par les amirautés d'Amsterdam et de Rotterdam. En 1624 des trafiquants portugais de Salé y importaient de Hollande 10 000 livres de boulets, 2 000 livres de poudre à canon, 120 mousquets, 10 quintaux de soufre et 200 rames. Des interdictions, restées très théoriques, édictées cette même année 1624 et à nouveau en 1641, restèrent sans effet réel. La contrebande, assurée notamment par des Juifs portugais établis aux Pays-Bas, resta très active. Le père François d'Angers mentionne la saisie par une escadre française, le 8 octobre 1630, d'un vaisseau flamand chargé de marchandises par des Juifs, « entre lesquelles il fut trouvé de contrebande, quantité d'acier, armes... et autres », qui furent vendus en France pour 100 000 francs. Les Salétins, de leur côté, dans toutes leurs négociations avec les puissances européennes, s'efforçaient d'obtenir la fourniture de matériel naval. Dès 1629 ils exigeaient cent pièces de canon, en sus d'un million de livres, pour libérer les captifs français. À la fin du XVII^e siècle ils prétendaient encore obliger les

capitaines des bateaux marchands fréquentant le port à s'acquitter d'une fraction des droits d'ancrage par la remise d'un baril de poudre, malgré les protestations du consul de France. Le sultan Sidi Mohammed (1635-1664) multiplia dans la même intention des envois d'ambassadeurs en Suède, en Angleterre et à Constantinople, où il obtint du Sultan le don d'un navire entièrement chargé de « canons et de mortiers de bronze avec leurs munitions et de tous les agrès nécessaires pour les bateaux corsaires, comme mâts, ancres, voiles, câbles, cordages, barils et autre matériel naval », qui transportait également « des maîtres très experts dans la fonte des canons et des mortiers, bombes, boulets, et dans la construction des navires ». Cet appel à l'assistance ottomane semble bien cependant être resté isolé, et tout, ou presque tout, vint de l'Europe.

Les prises de navires chrétiens, enfin, procuraient en la matière des ressources complémentaires appréciables. Les bâtiments capturés pouvaient être directement enrôlés dans les flottes locales. Ce fut particulièrement le cas à Salé. Dès 1610 l'ambassadeur de France en Espagne signalait à Henri IV qu'

« aucuns de ces Mauresques passés en Barbarie ont armé quelques vaisseaux et commencent à courre, armant les vaisseaux qu'ils prennent ».

Dans une liste des navires corsaires de Salé datant du 1^{er} août 1669, sur un total de neuf navires, on relève quatre bâtiments de prise contre cinq de « la fabrique de Salé ». Le plus souvent cependant, si les bateaux capturés n'étaient pas directement utilisables pour la course, ils étaient systématiquement dépecés pour servir aux réparations ou améliorations diverses. À ce propos un auteur du XVIII^e siècle observait que chez les Barbaresques

« Il n'y a pas de magasins publics pour équiper les vaisseaux ; chacun a son magasin privé ; leurs magasins les plus sûrs sont les proies qu'ils font en mer, dans lesquelles ils trouvent ce qui est nécessaire pour réparer ou équiper leurs navires » [814](#).

Ce fut bien au total l'industrie de la Chrétienté, et elle seule, qui arma les flottes barbaresques. Elles ont été une monstrueuse excroissance de l'Europe, nourrie de son sein, et c'est l'absence d'unité de celle-ci, le défaut d'entente de ses États, qui ont permis leur persistance pendant plus de deux siècles [815](#).

Des éléments originaux: la tactique et les navires

À première vue il n'aurait pas dû en être autrement en ce qui concerne les navires. Il n'y a en Méditerranée, au début du XVI^e siècle, lorsque se développe le grand affrontement naval (et si l'on excepte les galions, vaisseaux ronds fortement armés mais alors peu mobiles, de valeur strictement défensive et de prestige, et qui ne sont jamais employés pour la course), qu'un seul type usuel de navire de guerre, qu'empruntent les corsaires barbaresques comme la grande flotte ottomane (voir p. 205) : c'est encore la grande galère (les galiotes et brigantines n'en sont que des formes plus petites et plus légères), allongée (jusqu'à 55 mètres), étroite (environ 5 mètres), dotée d'une voile, qui est un élément moteur important en régime de croisière, mais surtout d'une chiourme de 200 à 300 rameurs, répartis en deux colonnes parallèles, qui assurent les déplacements rapides au moment de l'attaque et du combat [816](#). L'apparition de l'artillerie navale, avec des canons situés à l'origine exclusivement à l'avant, n'avait pas entraîné de modifications sensibles. Divers progrès sont introduits dans la Chrétienté, essentiellement à Venise, au cours du XVI^e siècle ; en particulier, vers 1530, le système selon lequel les rameurs d'un même banc actionnent une seule et même rame (système dit « *al scaloccio* ») alors que depuis le XIV^e siècle on utilisait la méthode « *alla senzile* », où les rameurs du même banc manœuvraient chacun une rame indépendante. Mais ils seront très vite introduits à Alger, certainement par les renégats [817](#). Le « brassage technique » méditerranéen fonctionnait, grâce à leur grand nombre, encore plus vite qu'au Moyen Âge. Cette pénétration extrêmement rapide des techniques européennes usuelles ne cessera jamais, dans les domaines les plus divers. Au début du XIX^e siècle encore le livre des

signaux de la marine algérienne ⁸¹⁸ révèle une profonde acculturation avec les marines occidentales.

Ces galères, au temps des premiers Barbaresques, naviguent encore souvent en escadre, et cernent les navires isolés qu'ils prennent à l'abordage après une canonnade de principe. Mais ni cette tactique, ni ces bâtiments ne pouvaient convenir aux hardis aventuriers qui prennent exclusivement en charge la course à partir du dernier quart du XVI^e siècle. Tout devait être sacrifié à la vitesse, arme suprême du pirate, et élément essentiel de la surprise. Et très vite la galère barbaresque se modifie dans ce sens, et acquiert une incontestable supériorité en la matière par rapport aux bâtiments chrétiens ⁸¹⁹. Alors que ceux-ci, trop élevés au-dessus de la ligne de flottaison, pourvus d'une puissante artillerie, alourdis par des amas de munitions, de vivres, de pièces de rechange et d'*impedimenta* de toute sorte (la «cave à vins» et les bagages de l'Etat-Major !), étaient encore encombrés par les éléments ornementaux et décoratifs dont ils étaient surchargés à l'avant et par un château de poupe exceptionnellement élevé à l'arrière ; les galères des *raïs*, plus étroites, basses sur l'eau, déchargées de tout ce qui n'était pas strictement nécessaire, avec leurs bancs de rameurs très resserrés où l'intervalle était réduit au strict minimum ⁸²⁰, « volaient sur les eaux comme des oiseaux de mer ». Ces carcasses à peu près nues, bourrées seulement d'armes et de soldats ⁸²¹, ne portaient d'artillerie que ce qui pouvait être utile pour mettre à la raison des bâtiments non ou peu armés, et, au plus, pour se défendre si l'on était pris en chasse : généralement un seul canon à l'avant et parfois un supplémentaire à l'arrière. L'eau même et les vivres étaient réduits à l'extrême limite du possible, grâce à la sobriété imposée à l'équipage et à la chiourme : biscuits pour 50 jours, durée maximale des expéditions ; quelques jarres d'huile, d'olives et de vinaigre ; oignons, figues, fromage et quelque peu d'eau-de-vie pour les combattants (la chiourme devait se contenter d'une ration journalière de trois biscuits et d'une mesure d'eau vinaigrée). Les bailles d'eau servaient de lest. Les rameurs, y compris les éventuels volontaires soldés, avaient pour tout bagage une couverture. Il y eut bien là des conditions d'ascèse extraordinaires, totalement inconnues sur les navires de l'Occident chrétien. Les bâtiments des corsaires barbaresques furent ainsi admirablement adaptés à leur but. Leur tactique était essentiellement

fondée sur la surprise, combinée avec toutes sortes de ruses (faux pavillons, etc.). Généralement incapables, de par leur faible équipement en artillerie, de s'affronter avec les grands navires régulièrement armés des flottes chrétiennes, ils ne cherchaient le combat avec eux que tout à fait exceptionnellement. Cervantès, dans sa pièce *El trato de Argel*, avait mis dans la bouche d'un corsaire d'Alger une évaluation comparative des capacités respectives des navires barbaresques et chrétiens qui soulignait bien la supériorité des premiers en matière de rapidité :

« Nous autres, nous allons à la légère et aussi vifs que le feu, et, quand on nous donne la chasse, aussitôt droit dans le vent, les voiles carguées, les œuvres mortes à bas, le mât et l'antenne sur la croisière, et de la sorte nous faisons notre route contre le vent sans fatigue.

Les galères des chrétiens... on peut dire qu'elles n'ont pas de pieds et guère de mains. La raison en est que les chrétiens vont si chargés de marchandises, qu'alors même qu'ils rameraient six jours, ils n'atteindraient pas un ponton ⁸²².

Tandis qu'à la fin du XVIII^e siècle un observateur français soulignait au contraire leur faiblesse en artillerie, compensée par l'ardeur à l'abordage :

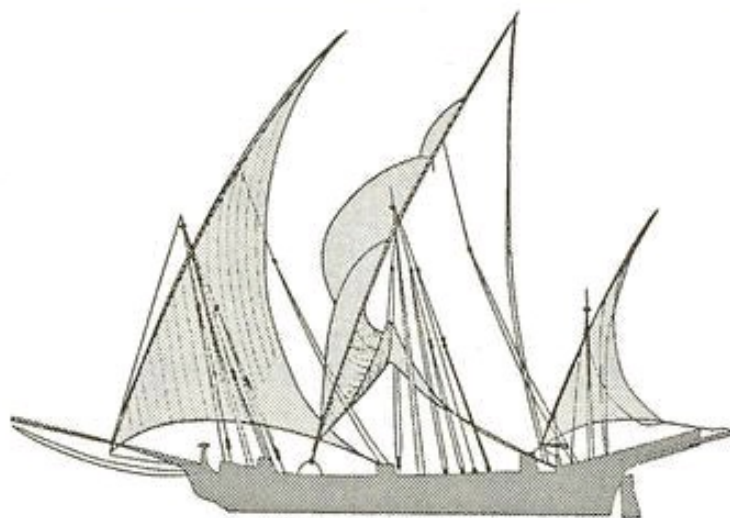
« Comme les Algériens veulent des bâtiments fins et bons voiliers, ils sacrifient la solidité à la légèreté ; leurs vaisseaux ne pourraient résister longtemps à un combat de boulets, et il est même surprenant qu'ils puissent porter leurs batteries, dont les canons sont trop près les uns des autres et n'ont point assez de place pour le recul. Mais aussi les corsaires ne s'amuse point à tirer du canon : ils cherchent à aborder le vaisseau ennemi, et il faut avouer qu'ils ont alors un grand avantage, à cause de la quantité de monde qui se présente les armes blanches à la main et auquel on ne peut refuser la force du corps, la résolution et le courage ⁸²³.

Pour cette tactique particulière apparurent bientôt des types de navires

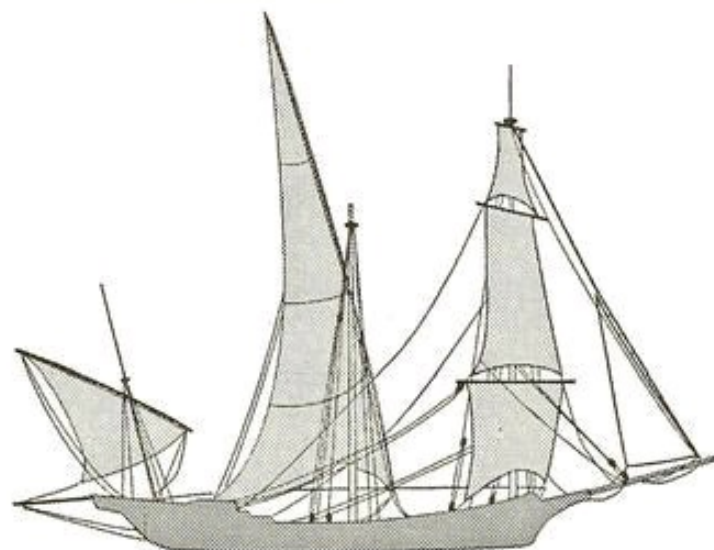
nouveaux, de mieux en mieux adaptés à leur destination. La tendance générale fut à la construction de bateaux de plus en plus petits et de plus en plus légers. Dès le début du XVII^e siècle on remarquait que les galères d'Alger étaient normalement plus petites que celles des Chrétiens ⁸²⁴ (celles-ci atteignaient en moyenne près de 1 000 tonnes). Par la suite on vit se multiplier les « galiotes », « fustes », formes réduites et plus rapides de galères, et quantité de petits bâtiments, comme les felouques (le mot, adopté par les langues européennes, vient de l'arabe, voir p. 19), longues de moins de 20 mètres mais plus larges que les galères, dotées d'une voilure complexe et de 8 à 12 rameurs ⁸²⁵ ; les saëttes (arabe : *chitiya*), anciennement bâtiments très légers à rames, devenus au XVII^e siècle des navires déjà assez importants à voilure mixte (latine et carrée) ⁸²⁶ ; les polacres et bien d'autres ⁸²⁷. La plus caractéristique de ces « créations » fut sans doute celle du chébec. Le nom (*chabbâk* ou *chabâak*) vient du grec : *khabeca* > arabe : *chabaka* : « filet ». Il s'agissait évidemment (initialement) de bateaux de pêche (le mot est attesté en ce sens dès le X^e siècle en Sicile) ⁸²⁸, qui furent armés en course au XVII^e siècle lorsque déclina l'emploi des galères. Navires longs, fins et véloce ; portant deux à trois mâts gréés normalement à l'origine de voiles latines, mais pouvant être équipés de voiles carrées par gros temps ⁸²⁹, ce qui leur permettait de naviguer en hiver ; pouvant en cas d'urgence être manœuvrés à la rame ; ayant à la fin jusqu'à 34 canons ⁸³⁰ et pouvant atteindre 600 tonnes ⁸³¹ (la moyenne devait être de 150), ils faisaient si bonne figure qu'ils furent rapidement adoptés et copiés, puis améliorés à leur tour par les marines européennes de la Méditerranée (voir fig. 3) ⁸³². En 1748, alors qu'on venait de dissoudre le corps des galères, le ministre français de la marine décida de combattre les Barbaresques avec leurs propres armes. Il fit construire par des ouvriers spécialistes venus des Baléares 4 chébecs, dont 2 de 260 tonnes armés de 24 canons, et 2 de 150 tonnes portant 18 canons. Les noms de ces bâtiments : le *Requin*, l'*Indiscret*, le *Rusé* et le *Serpent*, témoignent éloquemment des qualités qu'on leur attribuait. Ils furent suffisamment appréciés pour qu'on en construisît 4 autres en 1762. « Les chébecs à voiles latines prennent mieux le vent que les vaisseaux », assurait un auteur de 1780 ⁸³³. On en aura beaucoup comme corsaires pendant les guerres de la Révolution et de l'Empire. Ils disparurent ensuite rapidement parce qu'ils exigeaient un trop nombreux équipage et ne

pouvaient concurrencer les vapeurs, mais il en existait encore en 1856, de 300 à 400 tonnes, armés de 14 à 22 canons [834](#). Cet emprunt technique des flottes européennes à la flotte barbaresque, exemplaire à l'époque moderne, souligne le haut niveau de spécialisation qu'y avaient atteint les navires.

A



B



C

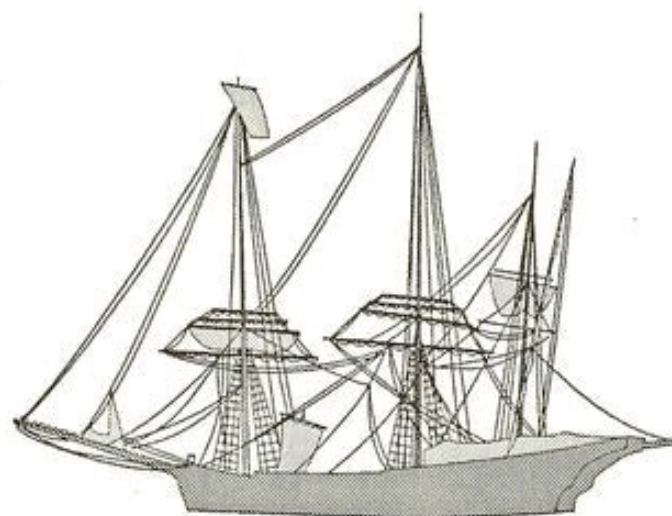


Fig. 3.

Le chébec

A. Chébec espagnol à voiles latines courant vent largue (direction perpendiculaire à la route du vaisseau), d'après une gravure de Jean-Jérôme Baugean (1817) reproduite par Vichot, 1979, pl. XXXIII. B. Petit chébec de commerce à gréement mixte (carré sur l'avant et latin sur l'arrière), assez proche des premiers chébecs construits pour la marine française en 1750, d'après une aquarelle de Frédéric Roux (vers 1835) reproduite dans Vichot, 1974-75 (Neptunia, 1975, 1), pl. 11. C. Chébec génois de 14 canons, à voiles carrées, au mouillage, d'après la gravure de Baugean (1817) reproduite par Vichot, 1979, pl. XVII.

Les hommes : un modèle universel

Il y eut donc, dans une certaine mesure, une « culture » maritime barbaresque originale, au moins dans son évolution et certains perfectionnements matériels, sinon dans sa genèse et ses constituants de base. En fut-il de même pour les hommes ? À vrai dire le corsaire barbaresque se rattache à un type humain beaucoup plus général. Il n'est pas intrinsèquement différent du « Frère de la Côte » des Caraïbes, ou d'ailleurs. Ces gens furent en tout cas des croyants fort médiocres, pour lesquels l'Islam n'était guère qu'une étiquette commode, prétexte à un *djihâd* fructueux qui apportait d'importants butins. Ali Piccinino affichait hautement son scepticisme ⁸³⁵. On pouvait attendre cela d'un renégat. Mais il n'en était guère autrement du plus grand nombre ⁸³⁶. Les superstitions étaient nombreuses chez les corsaires : visites avant le départ à des marabouts, qui leur remettaient des amulettes, ou à la tombe de saints personnages ; salut d'un coup de canon, à la sortie d'Alger, à celle de Sidi Betka, grand marabout au pouvoir duquel on attribuait d'avoir déchaîné la violente tempête qui avait anéanti la flotte de Charles Quint ; sacrifices de moutons et diverses cérémonies propitiatoires avant le combat ou en cas de tourmente ; pratique de la nécromancie et de divers augures ; oblation de deux cruches d'huile à la mer en cas de tempête, ou au contraire de grand

calme plat. De même ils attachaient beaucoup d'importance aux motifs décorant la poupe de leurs navires, qui étaient choisis de façon à écarter le mauvais œil ⁸³⁷. Tout ceci se rattache à un vieux fonds de superstitions communes à tous les navigateurs méditerranéens depuis l'Antiquité. Mais on a pu également noter qu'en moyenne ils étaient très indifférents en matière de religion. Lorsque les mesures propitiatoires usuelles ne faisaient pas leurs effets attendus, les corsaires ordonnaient à leurs esclaves chrétiens du bord de faire des vœux « suivant leur religion, à la Vierge, à saint Nicolas ou à quelque autre ⁸³⁸ ». La consommation de vin et d'alcool était chez eux généralisée, comme d'ailleurs parmi la population turque d'Alger. Les tavernes, ouvertes d'abord dans l'intérieur du bagne pour les esclaves chrétiens, en sortirent bien vite, et étaient largement fréquentées par leurs maîtres.

« Ces lieux devinrent le point de réunion quotidien des soldats turcs, des marins maures, des chrétiens renégats, et d'un grand nombre de personnes oisives, qui vont là pour s'enivrer, payant à un prix très élevé du vin et de l'eau-de-vie de la pire qualité ; et ces réduits obscènes de l'intempérance la plus grossière ont été pleins de rixes violentes et de sang »,

écrivait, scandalisé, un observateur anonyme du début du XIX^e siècle ⁸³⁹. Habités des lieux de débauche, les gens de mer ont toujours provoqué à Alger de redoutables désordres, que la milice des Deys réprimait avec la plus grande peine. Rappelons l'histoire du *raïs* El-Hadj Embarek, qui, au XVIII^e siècle, fit échapper trois de ses matelots à l'autorité, avant de s'enfuir avec eux sur son bateau. S'étant emparé d'un galion espagnol, il revint l'offrir au Dey en échange de leur grâce, et obtint en supplément de faire pendre le chef de la police qui les avait poursuivis ⁸⁴⁰ ! Dans la civilisation et la société musulmanes, le *raïs* barbaresque est bien resté un intrus.

En marge du Maghreb

Telle était aussi, à plus forte raison, l'attitude générale à l'égard de la mer, toute d'éloignement et de rejet, du seul État organisé qui avait pu, en dehors des villes côtières des Barbaresques, maintenir son autorité sur un secteur étendu de l'Afrique du Nord. Le Maroc des sultans de Fès, Meknès, Marrakech, même s'il avait parfois trouvé profit à l'activité des corsaires de Salé et composé avec eux, les voyait d'un mauvais regard et restait en fait profondément réticent à toute entreprise maritime.

« Par Dieu, si les Arabes étaient gens à faire la guerre sur mer et à monter les vaisseaux et galères, nous ne laisserions pas passer un seul corsaire anglais dans le détroit de Gibraltar, mais c'est que les Arabes ne connaissent que le dos de leurs chevaux », déclarait à Pontchartrain Abdallâh ben Aïcha lui-même, grand amiral des vaisseaux de Salé.

« J'implore Dieu de ne jamais lier mes besoins à la mer qui est dangereuse et difficile à maîtriser »,

écrivait quant à lui Mohamed ben Osmân, secrétaire particulier du sultan Mohamed III ben Abdallâh (1757-1790). Et le puissant Moulay Ismâ'îl lui-même (1672-1727), dans une lettre à Louis XIV avec lequel il frayait d'égal à égal, se vantait

« d'abandonner la mer aux Chrétiens, au moment où Dieu a donné aux Musulmans la maîtrise de l'empire terrestre [840](#) ».

Les villes barbaresques ne furent jamais, au flanc du monde de l'Islam, que des kystes isolés, et qui lui restaient profondément étrangers.

LES PREMIERS MARINS TURCS

Si les Berbères avaient éprouvé pour la mer une profonde répulsion, du moins, sur les rivages de l'Afrique du Nord, en avaient-ils eu connaissance. Les Turcs, quant à eux, l'avaient à l'origine totalement ignorée. La lexicologie permet de préciser par quelles étapes ils prirent contact avec elle ⁸⁴². Pour ce peuple issu du cœur de la Haute Asie, il n'y a pas de mot autochtone pour la désigner. Il existe seulement un terme ancien pour « lac » : *köl* (*göl*), seul utilisé pour exprimer l'idée d'une nappe d'eau immense, et accolé d'ailleurs dans la titulature primitive au nom de leurs souverains comme symbole de sagesse. Avec leurs premières razzias jusque sur les bords de l'océan Pacifique, vers la fin du VII^e siècle apr. J.-C., c'est au chinois qu'ils empruntèrent leur premier mot pour la mer : *taluy* (de *ta-Lei* = « grand » + le nom d'une rivière). Bientôt, sous l'influence du Bouddhisme et de sa conception eschatologique et scientifique, venue du Sud-Ouest, qui leur enseigne l'existence d'un grand Océan universel, ils y ajouteront le terme *ögüz* : « fleuve », et parleront alors du Fleuve Océan : *taluy ögüz*. Enfin c'est à partir du XI^e siècle seulement, lorsqu'ils atteindront la Caspienne et la mer Noire, qu'on verra apparaître chez eux un mot spécifique pour mer, qui subsistera dans leurs langues occidentales : *tängiz* (> turc moderne de Turquie : *deniz*), qui associe le terme *täng* (marécage) au suffixe collectif *-iz*. En fait lorsqu'ils parviennent massivement dans la péninsule anatolienne, à la fin du XI^e siècle, après leur grande victoire de Mantzikert (1071) sur les troupes de l'empereur byzantin Romain Diogène, ils n'en avaient encore aucune expérience. Leur apprentissage en fut lent, fait d'épisodes discontinus et désordonnés, séparés de longs intervalles de désintérêt, qui trahissent à l'évidence une absence totale de vocation ⁸⁴³.

Il y eut certainement des apparitions précoces de Turcs sur la mer dès qu'ils eurent atteint, dans les années 1080, les côtes de l'Égée et de la Marmara. Le plus ancien nom connu est celui d'un certain Abou'l Qasim, dont l'empereur Alexis Comnène (monté sur le trône en 1081) aurait détruit les bateaux ⁸⁴⁴. Mais le premier marin turc dont l'histoire nous ait conservé un souvenir détaillé, Çaka (Tchaka) bey ⁸⁴⁵, émir de Smyrne dans les dernières années du XI^e siècle, devait toute sa formation en la matière à

Byzance, où il avait été prisonnier dans sa jeunesse (vers 1078-1081), et où il avait reçu à la cour impériale une soignée éducation. Il y avait certainement reconnu l'importance de la mer. On comprend ainsi que lorsqu'il quitta la ville, à l'avènement d'Alexis, pour entreprendre de se tailler un domaine dans l'espace frontalier de l'Anatolie occidentale, il ait immédiatement constitué une flotte, certainement composée essentiellement de marins grecs, qui lui permit d'occuper de nombreuses îles de la mer Égée, de Rhodes à Samos et à Mytilène, en même temps que les côtes de la péninsule ; de lutter avantageusement à plusieurs reprises contre les flottes byzantines et de menacer Constantinople, tout en encourageant des révoltes à Chypre et en Crète contre la domination d'Alexis. Lorsqu'il disparut, victime d'une alliance temporaire entre celui-ci et le souverain seldjoukide Kihç Arslan, dont il avait épousé la fille et qui le fit cependant traîtreusement assassiner, ce premier essai de politique navale, conduit par un Turc précocement acculturé à la civilisation byzantine, s'acheva avec lui. Il fut sans lendemain. À partir de 1091 les Byzantins reprennent totalement le contrôle de la mer et de toutes les côtes anatoliennes, et cela pour plus d'un siècle. « À l'heure actuelle voir un visage turc est une grande curiosité pour les marins », écrit en 1194 Eustathe de Thessalonique ⁸⁴⁶.

Cependant lorsque les Seldjoukides de Konya se furent découpé enfin des façades maritimes tant sur la Méditerranée (prise d'Antalya par Giyaseddin Keyhüsrev I^{er} en 1207 et d'Alanya par Alâeddin Keykubad en 1221) que sur la mer Noire (prise de Sinope en 1214 par Izeddin Keykâvus), ouvrant ainsi à travers l'Anatolie une grande route commerciale méridienne qui mettait en relation la Méditerranée orientale avec les terres mongoles de l'Eurasie et que fréquentaient les marchands italiens, une organisation militaro-navale fut certainement mise en place ⁸⁴⁷, et les constructions édifiées à Alanya comprirent dès 1227 un arsenal ⁸⁴⁸. Sur une inscription qui y a été conservée, Alâeddin Keykubad s'intitule triomphalement « maître de la terre et des deux mers ⁸⁴⁹ ». Nous connaissons par ailleurs, parmi les titres de dignitaires seldjoukides, ceux d'un « Émir des Côtes » (*Emirüsevahil*) et d'un « Commandant de la Mer » (*Reisülbahr*), mais aucun autre document ne nous apporte la moindre donnée sur une activité navale concrète ⁸⁵⁰. Il y eut certainement une flotte

commerciale sous « pavillon » des Seldjoukides, car un traité conclu entre eux et les Francs de Chypre en 1216 contient des clauses quant à la protection mutuelle des navires ressortissants des uns ou des autres, particulièrement en cas de naufrage ⁸⁵¹, mais il est hautement probable que ceux-ci, en ce qui concerne les premiers, n'étaient constitués que par les bâtiments des habitants d'Antalya passés sous leur contrôle. En mer Noire Alâeddin Keykubad, en 1225, confia au gouverneur de la province de Kastamonu, Hüsameddin Çoban, une expédition navale qui aboutit à l'occupation de Sugdak, en Crimée, où des marchands qui étaient sujets seldjoukides avaient été molestés ⁸⁵². La flotte était évidemment basée à Sinope. Mais nous n'avons aucune indication sur sa composition et elle était sans aucun doute constituée de navires armés par la population autochtone de la ville. Les vellétés navales, comme toujours, durent être éphémères. Et nous savons que c'étaient des navires chrétiens, essentiellement génois et vénitiens, mais aussi pisans et provençaux, qui assuraient les relations commerciales vers les ports seldjoukides de la Méditerranée et de la mer Noire ⁸⁵³. En fait les Seldjoukides, comme les Mongols qui leur succédèrent au XIII^e siècle, demeurèrent des pouvoirs strictement continentaux. La conception territoriale de leurs constructions politiques resta exclusivement terrestre. Si l'on excepte l'expédition assez énigmatique de Hüsameddin Çoban, il faut attendre plus de deux siècles après Çaka pour trouver des Turcs qui se soient risqués sur les eaux et dont l'histoire nous ait conservé le souvenir, et cette carence est hautement significative de l'absence totale d'intérêt des conquérants pour cet élément si nouveaux pour eux.

AU SON DES TIMBALES : LA CARRIÈRE NAVALE D'UMÛR PACHA

C'est seulement au début du XIV^e siècle en effet, à l'époque où l'Anatolie se morcelle en nombreuses « principautés » (*beylik*), que l'on voit ceux des émirs qui possédaient un secteur étendu des côtes commencer à s'orienter, encore très inégalement d'ailleurs, vers ce qui pouvait leur apparaître, faute de possibilités d'expansion vers l'intérieur, comme un champ d'activité possible. C'est ainsi que se distingua en mer Noire l'émir de Sinope

Pervaneoglu Gazi Çelebi (mort en 1322) ⁸⁵⁴. Le relais fut pris après lui par ses successeurs de la dynastie des Çandar oğullari, voisins et concurrents des Grecs de l'Empire de Trébizonde. Le dernier d'entre eux, Ismail Bey, parvenu au pouvoir en 1442, avait établi à Sinope un arsenal où l'on construisait des bateaux, parmi lesquels un navire de 900 tonnes, qui furent utilisés comme modèles par Mahomet le Conquérant lorsqu'il les réduisit en sa dépendance ⁸⁵⁵. En mer Égée et en Marmara l'émirat de Karasi, qui occupait tout le Nord-Ouest de la péninsule anatolienne, possédait également des navires, qui furent employés en 1341-1342 pour un débarquement dans la presqu'île de Gallipoli et qui passèrent certainement aux Ottomans lorsque ceux-ci annexèrent cette principauté en 1357 ⁸⁵⁶.

Mais parmi ce que l'on doit ainsi considérer comme la « première génération » réelle de marins turcs, il en est un sur lequel nous avons la chance de posséder un document exceptionnel qui mérite qu'on s'y arrête, dans la mesure où il éclaire à la fois le personnage lui-même et les conditions et circonstances, qui ne cesseront plus, de développement et de destinée des flottes turques : le *destân* (« légende » versifiée, en fait plutôt ici « épopée historique ») d'Umûr (Oumour) Pacha (1309-1348), qui devint émir d'Aydm à la mort de son père Mehmed Beg en 1334. Ce texte a été inséré dans une chronique beaucoup plus vaste, le *Düsturnâme-i Enverî* ⁸⁵⁷, achevée en 1465, donc longtemps après les événements, mais dont la source quasi unique en ce qui concerne Umûr a été le témoignage d'un certain Khace (Hadjé) Salmân, haut fonctionnaire lettré ⁸⁵⁸ qui était au service de Mehmed Beg, père du héros. Il semble que ce personnage ait été familier des choses de la mer, et que son récit ait été élaboré dans un milieu de marins turcs qui devait exister à Smyrne dès le début du XIV^e siècle, et où l'on était soucieux de mettre en valeur les aspects maritimes de la carrière d'Umûr ⁸⁵⁹. C'est en tout cas ce Khace Salmân qui, en 1328, fit construire pour le jeune prince, qui venait de se distinguer à la prise de la forteresse de Smyrne, un premier navire, une galère, accompagnée de sept barques légères (*qayik*) ⁸⁶⁰, afin qu'il puisse partir pour une expédition dont le départ nous est dépeint avec quelque grandiloquence :

« Lorsque ces huit bateaux furent équipés,
Il partit en razzia, cet homme habile dans l'art de la guerre.

Ils voguèrent vers la haute mer ; les hautbois sonnaient,
les cors et les *zurnâ* [861](#) retentissaient comme pour un combat ;
la bannière de l'Islam fut hissée bien haut ;
l'émir gazi regardait la surface de la mer » [862](#).

Il s'en va en effet à Ténédos, où il attaque des « coques » (gros navires ronds de commerce, pouvant atteindre 1 000 à 1 500 tonnes) génoises. Celles-ci, après un rude combat, où les Mécréants s'entassaient dans les hunes pour lancer des pierres, réussissent à s'enfuir et à gagner Constantinople à la faveur du vent, mais au point que

« Leurs voiles, leurs rames, leurs hunes à toutes
étaient devenues, à cause des flèches, comme des hérissons : rudes
mais [inoffensives] » ;

« Lorsque le *tekfour* [863](#) vit l'état de ses bateaux,
Il crut que c'en était fait de sa tête et de ses biens.
Une grande peur envahit le pays des Mécréants
et le prestige du Pacha arriva jusqu'aux Francs » [864](#).

Masquée sous les louanges, cette première expédition avait été en fait infructueuse. Mais dès lors nous assistons au développement régulier de la flotte d'Umûr. En 1329, pour une razzia sur Chio, il a déjà 28 bateaux (7 galères, 7 grippes (petits navires comparables aux brigantins), et 14 *qayik*), dont la construction avait été « rapide [865](#) ». S'y ajoutent 22 bateaux fournis par son frère aîné Hizir Beg, émir d'Ayasoluq (Éphèse). Un des compagnons d'Umûr, cette fois, capture une coque, à lui seul, et c'est le premier corsaire turc de l'histoire :

«D'Ayasoluq Hizir Beg envoya vingt-deux bateaux
avec beaucoup d'hommes :
il y avait des *qayak*, et des grippes
qui constituaient l'aide de Hizir Beg au bon renom.
Sur chaque bateau on planta des étendards.
Les timbales retentissaient de sons aigus et graves ;
les cors, les *zurna*, et les flûtes sonnaient ;
riches et pauvres criaient : « Allah ».
Ils aperçurent une coque qui voguait,
Ehad Subaşı jeta sur elle son dévolu ;
le pacha la regarda de loin
et envoya un messenger au *subaşı*.
Il lui dit : " Empare-toi de cette coque,
attaque-la seul ! "
Alors Ehad Subasi l'accosta, l'assaillit
et livra un combat tel que ceux qui le virent en étaient stupéfaits.
Cette coque était de Midilli (Mytilène), elle demanda grâce » [866](#).

En 1332 Umûr organise une expédition avec 35 bateaux contre Gallipoli, puis contre Samothrace et la Thrace [867](#). En 1333 la flotte passe à une dimension supérieure : 250 bateaux construits «en quelques jours » pour une attaque sur la Grèce en deux groupes, parmi lesquels beaucoup de galères puissantes « qui n'auraient pas à éviter les coques [868](#). Au retour d'une campagne poussée jusque sur les côtes d'Eubée et du Péloponnèse, un de ses bâtiments s'empare d'une coque génoise, richement chargée, qui revient de Crimée, et, après l'avoir pillée, la brûle, ce qui lui vaut une réprimande d'Umûr qui, d'après le poète, plaint le sort de l'équipage abandonné sur une île désolée, mais, en fait, n'aurait sans doute pas été mécontent de ramener le vaisseau [869](#). En 1333 Umûr fait «de nouveau » (*yine*) construire beaucoup de bâtiments et en possède 170, qui prennent la mer en deux groupes (dont le sien qui en compte 70) [870](#). En 1334-1335 il n'en a pas moins de 276, tant galères que bateaux légers [871](#). Après 1336 il en a 110 (deux groupes de 60 et 50) pour une expédition contre Athènes

[872](#). Vers 1340 il fera une incursion en mer Noire avec 350 bateaux, enduits de savon et traînés par voie de terre à un passage devant une forteresse des Dardanelles, procédé qu'il avait déjà employé quelques années auparavant au large d'Athènes. 300 bateaux réussissent à passer, et l'opération sera répétée au retour [873](#). En 1342 il a encore 300 bâtiments pour aller en Thrace au secours de son allié Jean Cantacuzène. Il y hiverne et renvoie ses bateaux. Mais alors se situe un tournant. Lorsqu'il veut, quelque temps plus tard, regagner l'Anatolie, il n'a plus de navires (ceux-ci ont apparemment été détruits, en son absence, par des Croisés Francs ?) et doit en emprunter à son allié grec pour rentrer [874](#). Il ne pourra le faire en fait qu'en mai 1344 avec ceux de Jean Paléologue⁸⁷⁵. Il n'en a plus pour s'opposer à ceux des Croisés de 1344. En 1345 il devra en emprunter à son voisin l'émir de Saruhan pour passer le détroit des Dardanelles [876](#), et il n'en possédera apparemment plus jusqu'à sa mort, notamment pour empêcher le débarquement de Croisés près de Smyrne en 1346 (avec 50 galères et 30 bâtiments légers) [877](#).

Cette histoire d'Umûr révèle des traits qui nous sont déjà familiers et qu'on retrouvera par la suite au long de l'évolution des flottes turques : elles sont éphémères. Une volonté, une vocation peut-être, suffisent à les faire apparaître. Elles disparaissent assez vite, se régénérant d'ailleurs parfois. Ce sont apparemment des flottes nouvelles qu'Umûr fait construire «rapidement », « en peu de jours », et même à deux reprises en la seule année 1333. À chaque départ en expédition il faut les reconstituer, sans doute parce que les navires précédents, faute d'entretien, ne tiennent plus la mer. Montée très vite en puissance, la marine d'Umûr va s'effondrer définitivement aussi brutalement qu'elle était venue au jour. Les tempêtes peuvent n'y avoir pas été étrangères. Il arrive que la flotte, après l'une d'elles, puisse se rassembler, et ce sera le cas en 1333 devant Salamine, qui sera pillée [878](#). Mais ces tourmentes suscitent des lamentations abondantes, dont le pacha lui-même prend sa part [879](#). Vers 1336-1340 il ne devra ainsi son salut qu'à un navire grec de Mytilène, qui le ramènera à terre :

« Ils partirent de là et arrivèrent à Uskura [Skiros] ;
le vent était violent, ils y restèrent cinq jours ;
il n'y avait plus de vivres, le vent ne cessait pas, ils repartirent,

et se virent soudain portés vers le large ;
le vent dispersa les bateaux,
chacun se trouva jeté d'un côté ; des plaintes s'élevèrent,
sur la surface de la mer, éclata le tonnerre, et des éclairs,
peu s'en fallut que toute l'armée fût noyée.
Le pacha resta seul sur la mer,
tous les bateaux se trouvaient loin de lui ; grande fut la confusion ;
le vent, en soufflant, coucha le mât du bateau,
il emmena les voiles, ils crurent qu'ils allaient être engloutis ;
le vent en soufflant fendit en deux le bateau :
le pacha vit que la situation devenait très critique,
tout l'équipage tomba face contre terre,
en pleurant ils s'étreignirent l'un l'autre ;
ils entourèrent le bateau avec des câbles,
tous frappèrent leur visage contre le sol en criant.
Alors le pacha se prosterna et se mit à prier
et Dieu exauça sa prière.
Luttant contre les vagues, ils débarquèrent sur un rocher,
ils regardèrent autour d'eux, ils se trouvaient en face de Midilli ;
Un bateau partit de Midilli à leur secours
et les prit à bord.
À Midilli le *tekfour* vint lui baiser la main,
Dieu le Très Haut avait dénoué leurs difficultés.
Le *tekfour* vint au-devant de lui avec beaucoup de présents,
ceux qui virent ces présents en furent émerveillés.
Puis ils réparèrent son bateau,
ils restèrent devant lui et lui firent de grands festins.
L'émir repartit seul pour Izmir,
qui aurait osé l'attaquer ?
Tout son peuple s'était vêtu de noir et faisait deuil ;
tout le monde fit fête
quand il débarqua sain et sauf avec tous ses hommes » [880](#).

Tout cela est bien la marque de marins assez novices, pour lesquels les navires, instrument nécessaire de la guerre sainte, sont cependant peu dignes d'intérêt, telle la coque génoise qu'on ne se préoccupe pas de ramener. Au total le récit nous laisse, de ces premiers hommes de mer, une assez médiocre impression. Et sous la «propagande maritime » qui l'a inspiré, et que rendaient sans doute indispensable les réticences de la masse, on perçoit bien des difficultés et des désillusions.

LA GRANDE FLOTTE OTTOMANE

Le songe de Sultan Sélim

C'étaient cependant des précédents. La grande marine impériale des Ottomans ne fut pas développée *ex nihilo*. Il n'en reste pas moins que l'intérêt des Turcs pour la mer n'avait été jusqu'à eux que très épisodique. Et pendant longtemps il n'en fut guère autrement. Lorsque la modeste principauté apparue à la fin du XIII^e siècle et qui avait émergé, dans le deuxième tiers du XIV^e siècle, à la frontière byzantine, dans le Nord-Ouest de l'Anatolie, comme une puissance grandissante, devint bientôt un acteur majeur sur la scène européenne, on aurait pu attendre qu'elle apportât de bonne heure tous ses soins au développement d'une marine, vitale pour ses communications internes entre les deux rives des détroits et dans l'environnement hostile dominé par les flottes des cités italiennes. Il n'en fut rien. Les Ottomans firent leur apparition sur mer dès 1308 et attachèrent certainement de l'intérêt au point fortifié de Gallipoli (Gelibolu), quand ils s'en furent emparés, dans la seconde moitié du XIV^e siècle ⁸⁸¹. Lorsque Clavijo, l'envoyé espagnol à la cour de Timour, y passa au début du XV^e siècle, il y vit une flotte de 40 galères. La chronique d'Aşikpaşazâde apporte des documents sur leurs premières activités maritimes, qui n'allaient pas sans éveiller dès cette époque l'inquiétude des Vénitiens ⁸⁸². Mais ceux-ci pouvaient encore s'aventurer alors sans crainte jusqu'aux abords de Gallipoli, qu'ils menacèrent à plusieurs reprises, et l'on voyait rarement des navires ottomans se risquer au-delà des Dardanelles ⁸⁸³. Et c'étaient surtout des Grecs, ou des Génois, que les Turcs prenaient à

leur service pour conduire les vaisseaux qui leur étaient nécessaires. En 1415-1416 pour la première fois, sous le grand constructeur de l'Empire que fut Mahomet I^{er}, on voit apparaître, dans les sources byzantines, le nom d'un commandant de la flotte ottomane, un certain Tzalispagis, qui était évidemment un Grec, et les équipages de la flotte turque qui fut alors détruite par les Vénitiens étaient certainement en grande majorité chrétiens (voir p. 214) [884](#). Mourad II (1421-1451), qui étendit considérablement l'Empire en Europe, avait, à diverses reprises, eu recours à des navires, mais il n'y avait là qu'expédients temporaires. C'est le premier historien turc de cette flotte ottomane, au XVII^e siècle, qui nous le précise :

« Avant le temps du regretté, illustre et victorieux Sultan Mohammed, les Ottomans ne s'étaient pas aventurés à entreprendre des expéditions navales. À la vérité on rapporte qu'au temps de Sultan Mourad le Second ils firent occasionnellement des incursions sur les îles et rivages environnants ; mais ces expéditions ne sont pas dignes de mention » [885](#).

Les premiers sultans de cette époque avaient encore largement recours, lorsque le besoin d'une flotte se faisait sentir, aux marines chrétiennes, et les auteurs d'Occident en avaient bien conscience. Dans *Tiran le Blanc*, roman espagnol de chevalerie sans doute rédigé à partir de 1460 [886](#), on voit des navires génois servir d'auxiliaires à un sultan qui fait le siège de Rhodes [887](#), et ceci bien que des Génois aient pris part à la défense de Constantinople en 1453 [888](#).

Ce furent bien, en effet, les exigences du siège de la capitale byzantine qui conduisirent Mahomet II le Conquérant à développer la première flotte ottomane. En 1452 celle-ci ne comportait pas plus de 6 galères, 18 galiotes et 16 transports [889](#). Il en improvisa une de toutes pièces en 1453, forte de plus de 300 navires « gros et petits », dont on n'avait pas soupçonné l'existence avant qu'elle apparût sous les murs de la ville, et qui avait été construite à Gallipoli. Après un premier échec devant l'entrée du port, on connaît l'épisode fameux au cours duquel 72 de ces bateaux furent tirés sur une piste savonneuse, à travers les collines de Péra, jusqu'à la Corne d'Or, où leur apparition fut un facteur décisif de la chute de la métropole grecque

⁸⁹⁰. Quelles que soient les divergences des sources sur le nombre exact des navires, il est certain qu'un changement de dimension majeur, par rapport à la période antérieure, était intervenu.

Il y aura bien désormais *des* grandes flottes ottomanes, mais ce n'est pas encore *une* grande flotte ottomane. Mahomet II lança à plusieurs reprises de puissantes expéditions navales. Il eut ainsi en mer quelque 180 bateaux (25 trirèmes, 50 birèmes et environ 100 navires plus petits) pour ses entreprises dans les îles égéennes en 1455 ; 300 navires en 1461 pour sa campagne en mer Noire ; mais en 1462 pour l'attaque contre Lesbos il n'a plus que 60 galères et 7 navires plus petits, pour un total de 125 bateaux en comptant les transports (s'agit-il des résidus de l'expédition de l'année précédente, ou peut-être de bâtiments nouveaux ?). En 1464 l'escadre turque qui s'oppose aux Vénitiens compte 150 vaisseaux, dont 45 trirèmes. Dans l'hiver de 1470 à Imbros la flotte turque apparaît « comme une forêt » et il y a 300 navires d'après une source, 450 d'après une autre, pour attaquer Nègrepont la même année. L'expédition de Caffa en mer Noire en 1475 comporte 180 galères, 3 galéasses, et 290 navires de transport ⁸⁹¹. Mais il ne s'agit encore que d'efforts épisodiques, discontinus et fragmentaires. Défauts d'entretien, négligences répétées, firent que ces flottes disparurent aussi vite qu'elles étaient venues. En 1462 les navires turcs sont laissés abandonnés à l'ancre devant Lesbos, démunis de leurs équipages ⁸⁹². En 1472 un hardi marin vénitien fera sauter l'arsenal de Gallipoli, mal gardé ⁸⁹³. L'échec devant Rhodes en 1480, l'incapacité à défendre la tête de pont d'Otrante en 1481, soulignent l'impuissance de la flotte ottomane à s'assurer le contrôle des eaux.

Des impulsions importantes furent ensuite données par Bayezid II ⁸⁹⁴ (1481-1512). Au début de 1499 la flotte turque ne comptait encore, en dehors des petits bateaux et des navires de transport, que 24 « nouvelles galères » et 32 « anciennes galères » impropres à un véritable voyage de longue durée en haute mer ⁸⁹⁵. Mais l'expédition qui aboutit cette année-là à la défaite des Vénitiens, et à la conquête définitive de Lépante après la guerre de 1499-1503, n'aurait pas compté moins de 320 navires au total, parmi lesquels deux vaisseaux d'une taille exceptionnelle dont les chroniques nous ont conservé les dimensions extraordinaires (70 coudées de long sur 30 de large avec des mâts de 1,80 mètre de circonférence, 25

rames de chaque côté, de 9 rameurs l'une), et un troisième qui ne leur cédait que de peu, montés chacun par près de 2 000 hommes. Surtout le souverain semble s'être attaché à la qualité du recrutement des officiers et des équipages. De la mer Égée, où la piraterie avait pris un grand essor entre les possessions ottomanes et les îles tenues par Venise ⁸⁹⁶, il fit venir des corsaires expérimentés. Au premier rang d'entre eux il faut citer Kemal Reis ⁸⁹⁷, fils de Grecs de Constantinople et esclave dans sa jeunesse avant sa conversion à l'Islam, qui commanda l'expédition de 1499 et fut le premier amiral turc à pénétrer, en 1501, en Méditerranée occidentale. Il sut imprimer au magma hétéroclite qui composait les équipages (il manquait encore 1 500 rameurs peu avant l'appareillage, et l'on estimait que les effectifs comportaient un tiers de Juifs et une proportion encore plus forte de Grecs et d'Albanais chrétiens) une mentalité cohérente, et faire enfin de la flotte ottomane un instrument durablement victorieux. D'autres suivirent, comme Burak Reis, Pîrî Reis (voir plus loin p. 206). Et Bayezid paraît avoir le premier développé un corps spécialisé de troupes de marine (*azab*), pour la rame comme pour le service militaire, étape décisive vers l'établissement d'une force navale vraiment permanente. Mais c'est à son successeur Sélim I^{er}, « le terrible » (*yavuz*), que fut réservé l'acte volontaire décisif, qui fut bien ressenti comme tel à l'époque, de créer, de toutes pièces, la gigantesque base indispensable, que les médiocres possibilités de Gallipoli, éloignées d'autre part du regard immédiat du pouvoir suprême, étaient insuffisantes à procurer, avec la fondation, en 1515, du Grand Arsenal (*Tersâne-i Âmire*) de Galata à Istanbul. Avait-il vu en rêve

toute une mer immense où fuyaient des galères ⁸⁹⁸ ?

Une nuit, quoi qu'il en soit, ne pouvant se rendormir, il aurait fait appeler son Grand Vizir Pîrî Mehmed Pacha et lui aurait confié :

« Si ces scorpions [les Chrétiens] couvrent la mer de leurs vaisseaux, si le Doge de Venise, le Pape, les rois de France et d'Espagne font flotter leurs drapeaux sur les côtes des pays des Francs, la cause ne peut en être que dans ton inertie complète et mon indulgence envers toi. En tout cas je veux posséder une flotte puissante et innombrable ».

À la suite de quoi le Grand Vizir aurait recommandé la construction immédiate d'un arsenal pouvant contenir 500 vaisseaux de guerre ⁸⁹⁹. C'était bien, près de deux siècles après le commencement de l'élévation de la « maison d'Osman », l'acte de naissance définitif de sa flotte. Débuts tardifs, certes ! Mais ce n'était rien de moins que la première force navale du monde de l'époque qu'il s'agissait ainsi de créer, et que seules celles de l'ensemble des princes chrétiens auraient pu équilibrer.

Du raïs au kaptan : Barberousse à Toulon

Il n'y eut, en fait, à Galata, que 300 postes (*göz*) de galères ⁹⁰⁰. L'entreprise n'en fut pas moins colossale, la « montée en puissance » extrêmement rapide, les résultats immédiats, avec la prise de Rhodes en 1522, la perte par Venise de ses dernières possessions égéennes avant 1540, et la conquête de Chypre en 1570-1571, même si l'échec devant Malte (1564) et la défaite de Lépante (1571) avaient apporté des coups d'arrêt. L'apogée fut sans doute atteinte avec la pénétration en Méditerranée occidentale lors de l'alliance avec François I^{er} contre les Espagnols, qui fut marquée par l'hivernage de la flotte ottomane à Toulon en 1543-1544, après le siège et la prise de Nice aux Espagnols en 1543, sous le commandement de Hayrettin (Barberousse), le corsaire devenu *kapudan paşa* (1483-1546), qui avait soumis les côtes d'Afrique du Nord à la souveraineté ottomane (voir p. 165). On possède avec les « mémoires » de Barberousse, le *Gazavat-i Hayreddin Paşa*, rédigés par son secrétaire Sinan Çavuş (Tchavouch), un document savoureux sur cette expédition de Provence ⁹⁰¹, dont le ton triomphaliste, l'atmosphère festive, les comparaisons florales avec les roses et les tulipes (dont les Turcs sont grands amateurs), donnent une impression inoubliable d'autosatisfaction et de « force tranquille ». La flotte arrive à Toulon :

« Déployant drapeaux et battant grosses caisses et tambours il prit le

chemin de Toulon.

L'éclat des pavillons des navires victorieux du capitaine rapide comme un javelot et courageux comme Rüstem ⁹⁰², dont les canons ont rasé comme la foudre le littoral, les forts et les citadelles des Francs ; de même que le scintillement des lances, pareilles aux étoiles filantes, des soldats triomphants répandant le sang des traîtres ; avaient converti en roseraie la surface des eaux.

Les navires étaient devenus pareils à des champs de tulipes, les drapeaux fêtaient le printemps.

Cette splendeur exaltait la mer et répandait l'agitation parmi les poissons qu'elle abrite.

C'est dans cet appareil que le valeureux Pacha vint jeter l'ancre devant la belle ville de Toulon » ⁹⁰³.

Barberousse n'est en fait qu'un des représentants, le plus illustre sans doute, de toute une génération d'hommes de mer qui marquent une mutation rapide des formes de l'action navale. Corsaires dans leurs jeunes années, ayant acquis, parfois sur les bancs de la chiourme, la dure expérience de la vie nautique, puis la pratique des entreprises individuelles, ils vont achever leur carrière dans les cadres, et dans les plus hauts postes, de la grande flotte ottomane, maîtrisant désormais l'évolution coordonnée de plusieurs centaines de vaisseaux. C'est bien, en effet, de nombres de cet ordre qu'il s'agit. En 1522 la flotte de Soliman le Magnifique comptera 230 navires devant Rhodes ⁹⁰⁴. Elle sera forte de 220 voiles en 1564 pour l'expédition de Malte, 250 en 1570 pour celle de Chypre, dont 175 galères ⁹⁰⁵ ; il y en aura 300 à Lépante en 1571 (voir ci-après). Et ces flottes se déplacent rapidement, apparemment avec un minimum de traînards. Celle de Piyale Pacha, en 1560, ne mettra que 20 jours pour aller au complet d'Istanbul à Djerba ⁹⁰⁶. La pratique de ces grandes évolutions régulières ne cessera plus (voir p. 237 « Aventures de mer. 7 »). Et surtout la flotte sort désormais tous les ans. Les puissances chrétiennes attendent anxieusement des renseignements sur ses effectifs, et sur sa date d'apparition. Elles seront

contraintes à d'énormes efforts de constructions pour maintenir un certain équilibre. Entre 1534 et 1573, en Méditerranée, les armements maritimes auront été, au bas mot, multipliés par trois ⁹⁰⁷. Cette puissance n'a pas manqué de faire en Occident, en effet, une impression profonde, et l'on y sait pertinemment que la flotte turque est devenue la première. On conçoit que les ambassadeurs de Venise, qui est en première ligne, passent une grande partie de leur temps à collecter des informations sur elle et en remplissent leurs relations, dont elles constituent un thème majeur ⁹⁰⁸. Ces inquiétudes sont justifiées. La Sérénissime a perdu la domination des eaux de la Méditerranée, sur laquelle s'était édifiée sa fortune. Joachim Du Bellay, en 1558, ne se privera pas de brocarder la célèbre fête, qu'elle donne tous les ans, du « *sposalizio del mare* » :

« C'est quand ces vieux coquz vont espouser la mer dont ilz sont les maris, et le Turc l'adultère » ⁹⁰⁹.

Lépante, la défaite oubliée

Jamais cette grandeur n'apparut mieux que dans le désastre. Celui que la flotte des coalisés chrétiens (Espagne, Venise, Papauté), sous le commandement de Don Juan d'Autriche, infligea à celle des Turcs le 7 octobre 1571 à l'entrée du golfe de Lépante fut certes un événement considérable ⁹¹⁰. Les forces étaient au départ apparemment sensiblement égales : du côté chrétien 208 galères (106 vénitiennes, 90 espagnoles, 12 pontificales), 6 galéasses (grands trois-mâts armés d'au moins 22 canons lourds disposés sur leurs flancs) vénitiennes, forteresses flottantes très puissantes mais à peu près inaptés à manœuvrer, 20 à 30 « naves » (vaisseaux ronds de transport, de peu d'usage au combat et qui resteront en arrière) ; du côté turc 230 galères et 70 galiotes (bâtiments légers très variés) ; avec un total d'environ 170 000 hommes à peu près également répartis. La supériorité chrétienne était cependant manifeste en artillerie (on l'a évaluée à 1 815 canons contre 750), dans l'armement léger et dans la protection des combattants (voir p. 205), mais ces facteurs étaient loin d'être déterminants. La destruction de la flotte ottomane fut cependant

quasi totale. Une trentaine de galères seulement purent s'échapper, celles de l'aile gauche que commandait le renégat Uluç Ali ; 117 furent capturées, ainsi que 13 galiotes, tandis que 62 bâtiments avaient été perdus sur le champ de bataille, et une cinquantaine d'autres, très endommagés, brûlés sur celui-ci après leur capture. Les Turcs avaient perdu quelque 20 000 à 30 000 hommes et 3 500 prisonniers, sans compter les pertes de ceux qui avaient pu chercher à s'enfuir sur la terre ferme. 15 000 esclaves des chiourmes chrétiennes avaient été libérés ⁹¹¹. Le retentissement de la victoire en Chrétienté fut immense. Il y eut immédiatement un déchaînement de libelles, poésies populaires, chansons et gravures ⁹¹². Le grand art s'en mêla, avec des peintres, mais aussi des poètes à prétentions littéraires. Le roi Jacques VI d'Écosse (= Jacques I^{er} d'Angleterre) y consacra à la fin du siècle un poème en vers latins, qui fut traduit en vers français par Du Bartas : *La Lépanthée* ⁹¹³. Après les désillusions des lendemains ⁹¹⁴, et la perte définitive de Tunis en 1574, l'effet psychologique, surtout, sera prolongé. Cervantès, qui avait combattu à Lépante, pourra écrire que « la bataille a révélé à tous les peuples du monde l'erreur qu'ils avaient commise en croyant que les Turcs étaient invincibles sur mer ⁹¹⁵ ».

Mais c'était bien là tout le résultat. La résurrection de la flotte ottomane fut prodigieuse, et sa puissance ne fut pas entamée ⁹¹⁶. Sans bruit, mais sans mystère, on s'était, à Istanbul, immédiatement mis à l'œuvre. Le Grand Vizir, recevant le baile vénitien Marc-Antonio Barbaro, retenu prisonnier dans la capitale turque, lui avait clairement résumé la situation :

« Tu viens voir sans doute où en est notre courage après le dernier accident qui nous est arrivé ; mais il y a une grande différence entre votre perte et la nôtre. En vous arrachant un royaume [Chypre], c'est un bras que nous vous avons coupé ; et vous, en battant notre flotte, vous n'avez fait que nous raser la barbe. Un bras coupé ne peut repousser, tandis que la barbe rasée se reproduit avec plus de force qu'avant » ⁹¹⁷.

Le poil, en effet, repoussa vite. L'émotion en Turquie avait été somme toute assez faible. Dans une lettre datée de Raguse le 8 janvier 1572, François de Noailles, évêque de Dax, envoyé de Charles IX auprès de la

Sublime Porte, écrivait que « si dict-on que ne luy [le Grand Seigneur] ny le Bassa [le Grand Vizir] n'en firent pas grande démonstration ». Et il annonçait en même temps les préparatifs qui se poursuivaient activement pour la campagne de l'année suivante :

« Quant à celle [l'armée] de mer, l'on faict estat que dans la fin du mois de may il pourra avoir deux cents gallères ou galliottes, et en auroit beaucoup davantage sans l'extrême faulte qu'il a de bronze pour faire de l'artillerie pour les gallères, et de fer pour les ancres et autres ferremens nécessaires » [918](#).

François de Noailles était bien renseigné sur les carences redoutées, mais à la vérité ce n'était pas un sujet de préoccupation véritable pour le maître d'œuvre. À Kiliç Ali Pasa, qui venait d'être élevé au commandement de la flotte et qui lui représentait qu'« il est possible de construire des coques mais on ne peut se procurer les 500 à 600 ancres, les câbles, les voiles, etc., nécessaires pour 200 navires », le Grand Vizir fit une superbe réponse :

« Excellent Pacha, tu ne sembles pas avoir encore compris la puissance véritable de cet État. Sache bien ceci que cette puissance est telle que, au cas où on le souhaiterait, il n'y aurait aucune difficulté à faire pour toute la flotte des ancres d'argent, des voiles de satin et des câbles de soie. Quels que soient les appareillages ou les voiles qui te manquent, viens et reçois-les de moi-même » [919](#).

En fait l'activité avait été exemplaire. La nouvelle du désastre était arrivée à Istanbul le 23 octobre. Dès le 24 la décision de construire au moins cent galères nouvelles avait été prise. Le 26 des ordres étaient expédiés à tous les arsenaux, et notamment ceux de la mer Noire. Et l'on se met à construire des vaisseaux partout, d'Antalya à Lépante, tout l'Empire

étant mis à contribution pour les matériaux ⁹²⁰. Le 23 mars, François de Noailles mande de Constantinople que

« l'armée que le Grand Seigneur faict mettre sur mer cette année sortira à la fin de may prochain, en nombre de deux cens vaisseaulx, parmi lesquels ilz font estat de cent soixante gallères... L'on faict en cest arsenal et en la mer Major [mer Noire] de grandz préparatifz pour l'année qui vient, et dict-on que leur armée sera de quatre cens gallères pour le moins ⁹²¹ ». Ce n'était encore que des prévisions. Le 8 mai il fera part de sa stupéfaction devant les résultats, adressant à son maître ce qui est sans doute le plus éloquent témoignage occidental d'admiration devant la puissance de l'Empire Ottoman :

« Je ne puis croire que tous les princes chrestiens ensemble fassent de noz vies chose qui vaille contre cest empire si vous ne vous en meslez. À quoy je ne veulx alléguer autre exemple que celluy qui est advenu depuis la perte de leur armée, qui est qu'en cinq mois ilz ont faict cent cinquante vaisseaulx avec toute l'artillerie et équipage qui est nécessaire, et si ont deslibéré de continuer encores ce train-là pour ung an entier ; de sorte que par la dilligence qu'ils ont usée jusques icy, V[otre] M[ajesté] pourra comprendre combien de vaisseaulx ilz auront l'année qui vient, puisque desjà leur général est prest à se mettre en mer à la fin de ce mois avec deux cens gallères et galliottes, tant de corsaires que autres, sans que pour ceste excessive despence ledit G[rand] S[eyneur] ayt pris ung seul escu en son trésor. Bref je n'eusse jamais creu la grandeur de ceste monarchie, si je ne l'eusse jugée à l'œil » ⁹²².

Le Grand Vizir, d'ailleurs, ne faisait pas le modeste. Il se donna le plaisir de retarder le départ de deux envoyés français qui regagnaient leur pays

« jusques à ce que leur armée de mer soit sortie de ce port, désirant le G.S. comme m'a dict ledit bassa, qu'ilz voient ses forces nouvelles

ensemble, pour vous en faire un véritable récit et par ce mesme moien vous représenter l'effort qu'il a faict en six mois d'avoir remis sus et ediffié de nouveau environ deux cens gallères ⁹²³ ».

L'ambassadeur Noailles assista également aux revues des années suivantes, passées à la sortie de la flotte, qui fut le 1^{er} juin 1573 de « cent soixante galères et cinq grosses mahonnes bien lestes et pourvues ⁹²⁴ », et à la mi-mai 1574

« de plus de CL gallères, XV galéaces et X grosses naves, ayant encore laissé dans ce port plus de cinquante gallères et quelques mahonnes, qui n'estoient du tout armées, et qui suivront dans peu de jours... Tout cela... joint aux fustes des corsaires, passera, comme on assure, plus de trois cens voiles ⁹²⁵ ».

Lépante était depuis longtemps oubliée, passée « par profits et pertes ». Nul ne gardera vraiment en Turquie le souvenir de cet épisode, malencontreux sans doute, mais en somme négligeable. L'historiographie ottomane de l'époque n'aborde pratiquement pas le sujet ⁹²⁶. Les compilations historiques, pendant longtemps, lui consacreront au plus quelques lignes. Il a fallu l'essor de la science turque contemporaine pour que cette place augmente quelque peu. Encore reste-t-elle très limitée. Une grande histoire récente de la Turquie, en plusieurs gros volumes, de haut niveau scientifique, bien informée des travaux occidentaux, lui consacre seulement deux pages, et ne cite pas les synthèses européennes majeures sur le sujet ⁹²⁷. Visiblement, et on les comprend, le sujet n'a pas intéressé les historiens turcs. Certes il est humain de s'attarder davantage aux victoires qu'aux défaites. Mais contentons-nous de rappeler en contrepartie l'immensité de la littérature consacrée en France à narrer, commenter, expliquer, celles de Waterloo, ou de Trafalgar. L'Empire Ottoman, quant à lui, dans sa grandeur, satisfait d'une flotte reconstituée et exposée avec quelque ostentation, se souciait évidemment fort peu des hasards de la mer.

Il en avait quelques motifs.

Cette puissance s'est longtemps maintenue. Certes la paix qui règne en Méditerranée, à peu près ininterrompue, de 1574 à 1645, ne donnait plus au Grand Seigneur l'occasion de déployer de grandes flottes. On a pu voir dans cette longue période de paix la cause majeure d'un déclin brutal, à partir de 1580, de la puissance navale ottomane, dont la décadence aurait été dès lors continue, « tuée par l'inertie » et le défaut d'entretien ⁹²⁸. L'idée est tout à fait excessive. Malfaçons et négligences étaient bien antérieures (voir plus loin p. 212), et avaient été néanmoins parfaitement compatibles avec une force de mer constamment opérationnelle. Il est de fait qu'au début du XVII^e siècle le nombre des galères prêtes en permanence à prendre la mer à Istanbul était tombé à 30 à 35 seulement (40 à 42 d'après une autre source), auxquelles s'ajoutaient il est vrai 57 galères dispersées en principe dans l'Empire : celles, éloignées, de Suez et Basra ; mais aussi les vaisseaux immédiatement disponibles stationnés à Sinope, Izmit et Gelibolu ⁹²⁹. Mais ces chiffres, extrêmement faibles par rapport aux capacités de l'arsenal de Galata, ne doivent pas faire illusion. La montée en puissance pouvait être très rapide. L'ambassadeur français Savary de Brèves, qui fut à Constantinople de 1580 à 1606, constatait qu'

« Il n'y a point de prince en Europe, ny au reste du monde, qui nous soit cogneu, qui ayt plus de moyen de faire un grand armement de mer, qu'a celui-ci ⁹³⁰... Toutes les fois que le Grand Seigneur voudra se résoudre à un armement de mer, il peut en moins de deux ans, armer trois cens galères » ⁹³¹.

On le vit bien lorsque la guerre reprit contre Venise. En avril 1645 la flotte sortit effectivement au nombre de 300 voiles, pour l'expédition de Crète, jouissant d'une supériorité écrasante qui explique la chute immédiate de La Canée ⁹³². Et c'est cette suprématie navale qui conduisit à la conquête finale de l'île après une guerre de près d'un quart de siècle qui s'acheva avec la reddition de la citadelle de Candie en 1669 malgré l'appui, certes plus ou moins intermittent, apporté à Venise par toutes les flottes catholiques, qui comprenaient cette fois des forces françaises. Elle avait été

maintenue malgré les difficultés provoquées par le passage progressif aux vaisseaux ronds (galions) à partir de 1650 (voir p. 213), et, devant les difficultés techniques rencontrées, le retour massif aux galères à partir de 1661 (56 construites pour la seule année 1661) ⁹³³. Il faudra attendre les années 1684-1687, où l'Empire, encore à son apogée, s'épuise au second siège de Vienne, pour voir la flotte faiblir une première fois, et se révéler incapable de s'opposer à l'occupation de la Morée par les Vénitiens aidés d'une coalition chrétienne (Papauté, Florence, Malte, Gènes et Espagne) ; mais elle réussira en 1694 à reprendre le dessus et à reconquérir l'île de Chio après sa perte éphémère. Elle l'aura encore en 1715 lorsque les troupes turques s'empareront à nouveau de la Morée. Elle était bien restée pendant deux siècles la première force navale du monde.

À L'ÉCOLE DE L'OCCIDENT CHRÉTIEN

Comment cela fut-il possible ? Une fois encore, tout l'essentiel vint de l'Europe : les mots, les techniques, et une grande partie des hommes. Ce fut un immense apprentissage, dont il est possible de déterminer les phases successives, et les « voies et moyens ».

Étapes d'une acculturation : ce que montre la langue

À ces terriens, provenant du cœur d'un continent, et qui n'avaient même pas, lorsqu'ils arrivèrent dans le Proche-Orient, de terme pour désigner la mer (voir p. 184), il fallut tout apprendre. Ce fut un vocabulaire à peu près totalement nouveau à créer. Dès le début du XVII^e siècle un ambassadeur français à la Sublime Porte avait remarqué qu'

« ils n'ont point de termes en leur langue pour les choses maritimes, et sont contraints d'user des nostres ⁹³⁴ ».

Le premier historien turc de leur marine, au milieu du même siècle, en

était déjà bien conscient :

« Comme c'est seulement récemment que les Musulmans ont conquis la terre des Roums, et commencé à naviguer sur les mers, la plupart des termes et des noms qu'ils donnent aux choses relatives aux navires et à la mer sont, pour certains espagnols, pour certains italiens, pour certains encore grecs. Ils les ont empruntés à leurs convenances » [935](#).

De ces emprunts, un soigneux inventaire a été établi, qui permet d'intéressantes conclusions [936](#).

Il y a eu, tout d'abord, un vocabulaire proprement turc des choses de la mer. Mais il s'agit de termes provenant du lexique continental, qui ont été appliqués ultérieurement à ces réalités nouvelles. Ce sont surtout des phénomènes naturels qui ont été ainsi désignés. Outre la mer (*deniz*) elle-même, précédemment citée, on peut mentionner les mots pour « île » (*ada*) ; « courant » (*akıntı*) ; « détroit » (*boğaz*, employé également pour un défilé terrestre ; *boğaziçi*, « l'intérieur du détroit », est le Bosphore) ; « cap » (*burun* : c'est à l'origine « le nez ») ; « roche, rocher » (*kaya*) ; « côte » (*kıyı*) ; « baie » (*koy*) ; « terre » (*kuru* ; c'est à l'origine l'adjectif pour « sec »). On peut également ajouter à cette série les termes qui s'appliquent aux vagues (*dalga*), au « creux » de la vague (*çatlak* = « fissure, crevasse »). Un petit nombre de termes maritimes plus techniques font cependant partie de cette couche : l'ancrage (*yatak* = « lit ») ; le navire (*gemi*) ; la barque (*kayk*, d'une racine qui signifie « glisser ») ; le gouvernail (*kıç* = « le derrière ») ; la quille (*omurga* = « l'épine dorsale »). Dans l'équipement on trouve *demir* (« fer ») pour l'ancre ; *kürek* (« pelle ») pour la rame ; *yelken* (« voile », de *yel* = « vent », avec un suffixe). Au total on a pu relever ainsi 80 mots dans cette strate primitive, mais beaucoup d'entre eux sont cantonnés au vocabulaire ancien et ne sont plus attestés à partir du XVI^e siècle, époque où, avec la naissance de la grande flotte ottomane, la pression culturelle méditerranéenne est devenue particulièrement forte [937](#). Ils correspondent à un temps, celui des principautés anatoliennes, où les contacts avec la mer sont restés encore très limités. On peut comparer le phénomène à ce qui s'est passé dans le monde berbère (voir p. 151).

Rien n'est venu, en revanche, lors de l'arrivée des Turcs dans le Proche-Orient, de la grande civilisation musulmane arabo-persane ⁹³⁸, qui a pourtant fourni à la langue assez simple de ces frustes pasteurs la plus grande part de son vocabulaire. Dans le turc parlé en Turquie, à l'époque contemporaine, avant les réformes d'Atatürk et les néologismes créés sur des racines turques qu'elles introduisirent dans la langue, on pouvait estimer à environ les trois quarts les vocables d'origine arabe ou persane, dont sans doute un quart de mots persans et une moitié de mots arabes, mais parvenus souvent, en ce qui concerne ces derniers, à travers le persan ⁹³⁹. À peu près rien de tout cela ne concerne la mer, à laquelle la culture musulmane classique était, on l'a vu, largement indifférente. On a pu relever seulement 7 mots d'origine arabe, parmi lesquels *azab* : « soldat de marine », et *reis* ; et le même nombre d'origine persane, tels que *rüzgar* (= « vent », originellement « temps »), *rihtim* (= « quai », originellement « terrasse »). L'un de ces derniers, *levend* (d'un mot persan signifiant « vagabond »), qui aurait désigné d'abord des « pirates » avant de s'appliquer en turc à une classe de soldats de marine (le terme apparaît en 1460), est d'ailleurs d'origine controversée, l'explication par l'italien *levanti*, désignant les supplétifs vénitiens recrutés sur la côte du « Levant », en Dalmatie et en Albanie, paraissant également plausible ⁹⁴⁰. De toute façon ces rares termes arabo-persans furent certainement connus dans le langage des Turcs d'Anatolie avant d'être appliqués aux choses de la mer. Par ailleurs 5 mots ont été directement empruntés à l'arabe, sans passage par le persan : notamment *katran* (goudron), *mavuna* (mahonne), qui prit en turc le sens de galère massive, galéasse, *korsan* (corsaire, de l'italien *corsale*, passé à l'arabe), *şulak* (sirocco). Ils sont tous pan-méditerranéens.

C'est donc aux langues chrétiennes que presque tout fut emprunté, et singulièrement au grec et à l'italien, la part des langues slaves (6 mots ⁹⁴¹, de l'espagnol et du français ayant été négligeable. Entre le grec et les langues romanes la prédominance apparente de ces dernières (155 termes grecs contre 723 termes romans) est en réalité moins nette, beaucoup de termes italiens étant passés au turc par le grec, sans qu'il soit facile de les distinguer ⁹⁴². La répartition de ces emprunts dans le temps, et par catégories d'activités nautiques, est riche d'enseignements. Les termes venus du grec constituent une couche chronologiquement plus ancienne.

Ils apparaissent dès les XIII^e-XIV^e siècles dans le kiptchak (langue turque des steppes de l'actuelle Russie méridionale), où on en a relevé 5 (notamment *limen* : port ; *fanar* : phare ; *sandal* : barque) ; tandis qu'on en connaît 4 attestés en turc anatolien à la même époque, de forme qui peut être légèrement différente (dont *iskele* : échelle, débarcadère ; *limun* : port ; *küirfüz* : baie) ; et il y en a certainement eu davantage. Aucun élément italien n'apparaît avant le XV^e siècle ⁹⁴³. Pendant celui-ci les apports grecs restent d'ailleurs encore largement prédominants (15 termes grecs attestés contre 7 italiens) ⁹⁴⁴. La proportion va s'inverser au XVI^e siècle (54 termes grecs contre 95 italiens), et la part de ces derniers ne cessera de croître (55 termes grecs contre 117 italiens au XVII^e siècle, 59 grecs pour 145 italiens au XVIII^e) ⁹⁴⁵. Les apports français vont se multiplier à partir du XVIII^e siècle seulement, notamment dans le droit commercial maritime, par l'intermédiaire des colonies franques « levantines ». Ils ont été cependant peu nombreux au total et la terminologie turque en la matière est restée archaïque et essentiellement italienne ⁹⁴⁶.

Par secteurs thématiques, d'autre part, s'observe un contraste très marqué ⁹⁴⁷, qu'on peut analyser à partir du XVI^e siècle, lorsque le raisonnement devient possible sur d'assez grands nombres. Les termes relatifs à l'organisation navale et à l'art militaire nautique (par exemple *abloca* < *a blocco* : siège, blocus) sont à peu près exclusivement italiens (la totalité au XVI^e siècle ; 17 italiens, aucun grec et un seul espagnol au XVII^e siècle). Il en est de même pour le vocabulaire de la course (14 italiens contre 2 grecs au XVI^e siècle) ; de la navigation et des « fortunes » de mer (*firtina* < *fortuna* = « tempête », etc.), exclusivement italien au XVI^e siècle avec 9 emprunts ; des instruments et de la cartographie (*harita* : carte, de *càrta* : papier). Les noms de navires sont en très grande majorité italiens : *kalyon* < *galeon* ; *firkatta* < *fregatta* ; *kalita* < *galeotta*. Seul le nom de la galère, le plus ancien et le plus largement répandu, *kadirga*, avait été emprunté de bonne heure au grec (la forme *katarga* est connue en kiptchak). La terminologie de la hiérarchie navale, enfin, est exclusivement italienne : du *kapudan* < *capitànò*, déjà cité, jusqu'au chef de chiourme à bord des galères : *vardiyan* (< *guardiano*) *başı*, « chef des gardiens ». Les trois grandes galères de commandement de la flotte s'appelaient la *kapidana* (*capitana*), la *patrona* (*padrona*) et la *riyala* (*reale*). La proportion

s'inverse pour les ports et les installations fixes, et les techniques d'amarrage (7 termes grecs contre 4 italiens au XVI^e siècle), ainsi que dans le lexique de la pêche (4 termes grecs pour 2 italiens au XVII^e siècle).

Le tableau d'ensemble apparaît ainsi clairement. C'est très logiquement par l'intermédiaire des Grecs que les Turcs ont pris contact avec la vie maritime. Ils ont appris d'eux des techniques modestes d'utilisation des eaux côtières, des ports, et de la pêche. Une première strate culturelle s'est ainsi développée, dès l'époque des principautés, sur les rivages de l'Anatolie et particulièrement sur les côtes égéennes, où s'est formée une première génération d'hommes de mer, celle d'Umûr Pacha, suivis des corsaires qui pratiquaient le *djihâd* contre les îles grecques et qui s'enrôlèrent bientôt dans la première flotte ottomane. Mais toutes les formes supérieures d'activité navale, la grande navigation hauturière, l'organisation des flottes puissantes et des arsenaux, ont été empruntées aux Italiens, et particulièrement aux Vénitiens, et cela à partir du XVI^e siècle seulement.

Au service du Grand Seigneur

La présence des mots exprime celle des hommes. Les Chrétiens furent de tout temps, dans la marine ottomane, des moniteurs indispensables pour les apprentissages, des auxiliaires nécessaires pour le fonctionnement. C'est chez eux, d'abord, qu'on alla chercher les maîtres d'œuvre, et la masse des artisans, pour les constructions. Les premiers furent des Grecs, des Génois, des Vénitiens. Dès l'époque de Bayezid II, au tout début du XVI^e siècle, c'est un certain Iani (Gianni), qui avait appris son art à Venise, qu'on voit construire les grandes « coques » de l'expédition de Lépante (voir p. 192) ⁹⁴⁸. Un peu plus tard on connaît à cette tâche à Galata le Vénitien Francesco Giustiniani. En 1553 c'est un Grec de Rhodes, Michel Benetto. En 1554 le « proto ⁹⁴⁹ » de la maîtrise de l'arsenal de Galata est un certain Mandolo, autre Rhodien ⁹⁵⁰. Quant à la masse des travailleurs, à Gallipoli c'étaient les Grecs de la ville qui, après son occupation par les Ottomans, avaient été assignés au travail de l'arsenal, partie contre salaire, partie en paiement de l'impôt. On en comptait 95 en 1474 ⁹⁵¹. Au grand arsenal de Galata les Chrétiens furent toujours particulièrement nombreux. La quasi-

totalité des 200 artisans spécialisés l'étaient en 1547 ⁹⁵², et le fait est confirmé en 1558 ⁹⁵³. En cas d'urgence, en période d'armement, s'y ajoutaient des Grecs de Chio, Rhodes, Mytilène, ou Candiotes de Crète ⁹⁵⁴. Nombre de postes semblent avoir été tenus de père en fils. On voit ainsi à Galata un certain Cirpan b. Françesko, chef de groupe (*bölük başı*) en 1635-1648, avoir pour successeur, en 1653-1654, son fils Franko b. Cirpan ⁹⁵⁵. D'autres faisaient figure de véritables entrepreneurs, faisant travailler sans aucun doute de nombreux ouvriers, tel le « chaudronnier » (*kazancı*) Kristo qui reçoit en paiement pour ses travaux les sommes considérables de 5 220 *akçe* en 1652-1653 et de 126 996 *akçe* en 1660-1661 ⁹⁵⁶.

Mais les talents des Chrétiens ne furent pas utilisés seulement à terre. Ils le furent aussi à la mer. En dehors de nombreux rameurs (voir plus loin p. 219), ils furent largement employés pour la navigation, qu'ils restèrent longtemps les seuls à maîtriser réellement. Au début du XVII^e siècle encore l'ambassadeur français Deshayes constatait que

« Pour ce qui est des *Pilotes*, et des gens entendus à conduire des galères, ce Prince en est fort mal pourveu. La raison est, que l'Empire des Turcs a prins son accroissement de personnes vagabondes sans art et sans science aucunes : de façon qu'ayant eu besoin de se fortifier sur la mer pour asseurer leurs conquestes avant que d'en avoir cognoissance, ils ont esté contraints de se servir de Pilotes et de Mariniers Chrestiens, qui estoient entre leurs mains... et... Renégats : mais ils n'en ont pas en si grande abondance qu'ils ne soient aucune fois contraints de faire oster les fers à quelques esclaves *chrestiens*, qui sont dans leurs Gallères, pour leur aider à les gouverner » ⁹⁵⁷.

Quant à la masse des équipages, elle était à l'origine composée presque exclusivement de Grecs des îles, sujets du Grand Seigneur mais aussi de Venise, seuls à être suffisamment familiers avec la mer.

« À la vérité au temps de l'armement, ils font venir par ordre des gens de Gallipoli, Mytilène, Chio, Rhodes... et ce sont tous des Grecs »,

écrivait l'ambassadeur vénitien Navagero en 1553 ⁹⁵⁸. Et un autre renchérisait l'année suivante :

« Je dis avec ma douleur que s'il n'y avait pas les Grecs et les sujets de Votre Sérénité, qui vont de leur propre volonté au service des Turcs dans les galères... on ne trouverait pas dans les flottes de cette Majesté de galères bien, ou même médiocrement conduites ».

Une des raisons qu'il y voyait était la forte paye, supérieure à celle de Venise. Le remède qu'il suggérait était d'ordonner aux gouverneurs des îles du Levant d'empêcher les voyages des navigateurs vers Constantinople, où ils trouvaient à s'embaucher à bon prix, et ceci en particulier pour les jeunes de moins de 16 ans « qui risquent ainsi de se faire turcs ». Il recommandait en outre de renoncer dans les îles aux peines de bannissement, qui étaient une des causes principales de leur entrée au service des Ottomans ⁹⁵⁹.

En cas de besoin en effet le recrutement se faisait largement dans la racaille des déclassés de la capitale

« qui vivent dans les tavernes, ce sont Chrétiens, Candiotes pour la plupart »,

les *scapoli* ou *mariuoli* (célibataires chrétiens, vagabonds) des auteurs vénitiens, qui permettaient à l'un d'eux d'écrire qu'« ils ont autant de bons marins qu'ils veulent ⁹⁶⁰ ».

Enfin il y eut même, bien que le fait soit difficile à croire au premier abord, des troupes combattantes de marine composées de Chrétiens. Parmi les *levend* (voir plus loin p. 217) on trouvait en effet une catégorie spéciale de *Levend-i Rumi*, certainement composée de Grecs des îles, auxquels le Grand Seigneur n'hésitait pas à faire confiance, tout au moins aux temps de l'apogée de l'Empire. Les textes qui les mentionnent sont à vrai dire peu

nombreux, et on n'en entend plus parler à partir de la seconde moitié du XVIII^e siècle, époque où leur fidélité commençait sans doute à laisser sérieusement à désirer ⁹⁶¹.

Les qualités nautiques de ces Chrétiens permettaient souvent à ceux d'entre eux qui adoptaient la religion musulmane, et à leurs enfants, élevés dans la tradition maritime, de parvenir jusqu'aux plus hauts rangs de la hiérarchie navale. On a vu plus haut (p. 165) comment plusieurs d'entre eux, choisis parmi les corsaires d'Alger, parvinrent, au XVI^e siècle, au rang de *kapudan paşa*. Le fait n'était pas nouveau. En 1453 Balta oğlu Süleyman Bey, qui conduisait la flotte de Mahomet le Conquérant au siège de Constantinople, était le fils d'un boyard bulgare. Il s'était déjà signalé sur mer en participant en 1444 à une attaque de Lesbos. En 1469-1470 le grand amiral était l'ex et futur Grand Vizir Mahmud Pacha Angelovitch, renégat serbe, qu'on avait rappelé pour cette fonction de son exil en Thrace. En 1480, pour le premier siège de Rhodes, la flotte sera commandée par Mesih Pacha, renégat grec qui descendait des Paléologues. Dragut (Turgut), corsaire redoutable sur les côtes de la Méditerranée occidentale, puis amiral turc et gouverneur de Tripoli, avant de mourir au siège de Malte en 1565, était le fils d'un *raya* (paysan chrétien) du Mentese (péninsule lycienne, Anatolie sud-occidentale) ⁹⁶². Au début du XVII^e siècle encore Deshayes parle des « Rays ou Capitaines de Gallères, qui sont presque tous renégats ⁹⁶³ ».

Les techniques et la science

Avec ces hommes vint un flot, ininterrompu, de connaissances, à tous les niveaux. En matière d'art militaire naval, les grands pourvoyeurs furent les renégats italiens, qui assurèrent un courant continu et immédiat d'informations et de pratiques. Sultan Sélim, en 1515, avait fait construire son arsenal « à la façon de Venise ⁹⁶⁴ ». À peu près tout fut directement copié sur les flottes de la Sérénissime. Ce fut le cas, notamment, des navires. En 1564 l'envoyé vénitien constatait que

« les corps de galères sont faits de meilleure sorte que précédemment,

car ils ont pillé la forme des galères ponantines qu'ils ont capturées ».

Une seule catégorie de vaisseaux, les mahonnes (*mavuna, mavna*), très grosses galères à 2 ponts et 364 rameurs, portent un nom qui ne soit pas directement d'origine occidentale. Encore était-il universellement répandu en Méditerranée (voir p. 201), et rien ne prouve qu'il y ait eu là des innovations particulières. Elles étaient d'ailleurs peu nombreuses (16 seulement construites à Galata de 1610 à 1701) ⁹⁶⁵.

Ce fut ensuite, très largement, celui de l'armement, des procédés de combat naval et des divers détails de l'art militaire. Les améliorations d'origine chrétienne furent régulièrement introduites dans la flotte ottomane aux XVI^e et XVII^e siècles ⁹⁶⁶, comme par exemple le système de rames *al scaloccio* (peut-être par l'intermédiaire des corsaires d'Alger, voir p. 178). Significatif fut l'empressement à adopter, après Lépante, les éléments de supériorité qu'on avait pu y observer dans les flottes chrétiennes, et qui pouvaient contribuer à expliquer la défaite : présence, chez les Vénitiens, des galéasses (voir p. 195), encore inconnues jusque-là chez les Ottomans ; beaucoup plus grand nombre des armes à feu, alors que les Turcs restaient encore fidèles essentiellement à l'arc et aux flèches ; protection des combattants chrétiens par des pavois, rambardes et traverses, alors que les archers musulmans étaient encore à découvert ⁹⁶⁷. Le renégat Uluç Ali avait été prompt à reconnaître ces déficiences. Rescapé du désastre, avec les galères de l'aile gauche qu'il commandait, il s'employa à les faire corriger. Dans la flotte reconstruite de l'année suivante Noailles remarquait que

« les hommes qui seront dedans... doivent passer le nombre de vingt mil arquebousiers, ce que jamais ne fut veu en cest empire. Luchally, qui est leur général, a appris aux Turcqs de laisser leurs arcz au logis pour ce coup, disant qu'il a pratiqué cest apprentissage en la dernière bataille de Lépante ⁹⁶⁸ ».

Un peu plus tard, à la fin du XVI^e siècle, la généralisation du double mât

sur les galères, d'origine italienne, fut de même imitée par les constructeurs ottomans ⁹⁶⁹.

Par-delà les techniques, les connaissances proprement scientifiques de l'Occident furent également largement utilisées. Aucun décalage sensible n'existait avec la Chrétienté en matière d'instruments nautiques. L'Échelle de Jacob était couramment utilisée dès le XVI^e siècle. Surtout on vit se développer rapidement, parallèlement à la naissance de la grande flotte et aux confins de la science et de la pratique, une cartographie avancée, accompagnée d'instructions nautiques précises et détaillées. Ce fut notamment l'œuvre monumentale de Pîrî Reis, le *kitab-i bahriye* (« livre de marine ») ⁹⁷⁰. L'homme avait des traditions maritimes familiales. Né à Gallipoli, selon ses biographes ottomans, en 1465 (en fait certainement nettement plus tard, comme le montrent les dates, indiscutables celles-là, de la fin de sa vie) ⁹⁷¹, neveu du célèbre corsaire Kemal Reis (voir p. 192) et issu de ce milieu déjà bien constitué qui écumait la mer Égée, corsaire lui-même avant d'être enrôlé à la suite de son oncle dans la flotte officielle ottomane en 1495-1496, il fit une longue carrière de commandant de navire (déjà en 1499-1502 dans la guerre turco-vénitienne), puis en dernier lieu d'amiral dans les mers du Sud à partir de 1547, à un âge déjà avancé, avant d'être décapité à Suez, sur ordre du sultan, à la suite d'un échec devant Ormuz et de la perte de sa flotte. Il avait certainement participé à de très nombreuses opérations dans toute la Méditerranée. Rédigé une première fois en 1521, puis remanié et complété en 1525, le *kitab-i bahriye* est à la fois un traité général, recueil d'instructions nautiques, et une description de presque toutes les côtes de la Méditerranée, accompagnée de nombreuses cartes qui illustrent parfaitement le texte. Fondée en grande partie sur des observations personnelles de l'auteur, en particulier pour toutes les côtes de l'Empire Ottoman et de l'Afrique du Nord, l'œuvre a cependant largement utilisé en outre, pour les côtes des pays chrétiens, sur lesquelles l'expérience de Pîrî Reis fut évidemment limitée, de très nombreux documents d'origine italienne, vénitienne ou génoise, comme le montre très clairement la graphie « italianisante » des noms pour les côtes de France ⁹⁷². On en connaît aujourd'hui plus d'une trentaine de manuscrits ⁹⁷³, et ce nombre considérable (qu'on peut comparer avantageusement au très petit nombre de ceux des routiers arabes des mers du Sud qui ont été

conservés, voir p. 130) montre bien qu'il y eut là l'expression d'une véritable science maritime largement diffusée, où l'apport de l'Occident venait se fondre avec la pratique locale.

La même conclusion peut être tirée de l'existence de deux cartes importantes (il y en eut peut-être davantage) que Pîrî Reis réalisa en sus de son *opus magnum*, et qui sont parvenues en partie jusqu'à nous. L'une, établie à Gallipoli en 1513, fut présentée à Sultan Sélim en 1517. Le fragment qui subsiste représente l'hémisphère occidental, de l'Espagne et de l'Afrique occidentale aux parties alors connues de l'Amérique incluses. L'auteur nous informe dans la légende qu'il a compilé pour la préparer, et réduit à la même échelle, environ 20 cartes du monde, 8 cartes arabes, 4 cartes nouvelles dressées par les Portugais pour les Indes orientales et la Chine, et également une carte de la région occidentale due à Christophe Colomb. Il s'agit évidemment de la carte établie par celui-ci en 1498 et perdue, qui n'est ainsi connue que par l'intermédiaire de l'amiral turc. La carte est dans l'ensemble très exacte bien que les distances soient légèrement exagérées. Le fragment conservé de l'autre carte, daté de 1528-1529, montre la partie septentrionale de l'océan Atlantique, l'Amérique du Nord et centrale, depuis le Groënland jusqu'à l'île de Trinidad. C'était la sixième partie d'une carte du monde. Elle révèle des progrès notables par rapport à la précédente et montre que Pîrî Reis tenait ses informations scrupuleusement à jour d'après les dernières découvertes européennes dont il avait eu connaissance.

Il y avait évidemment un certain décalage, dont la carte de 1513 nous permet d'apprécier exactement l'importance. L'original de Colomb, établi après son troisième voyage, est certainement tombé entre les mains de Kemal Reis, oncle de Pîrî Reis, en 1501, lorsqu'il captura sept vaisseaux près de Valence, et s'empara à cette occasion d'un Espagnol qui avait voyagé avec le découvreur, qu'il garda comme esclave, et dont son neveu utilisa abondamment les données dans les légendes marginales de sa propre carte. Celle-ci n'incorpore pas les données postérieures sur l'Amérique centrale, qui s'étaient pourtant largement multipliées à l'occasion du quatrième voyage de Colomb, puis pendant les premières années du siècle. Cuba, ainsi, est encore représentée comme un cap du continent. La documentation de Pîrî Reis résultait sans doute de hasards

heureux, tel celui de 1501, plus que d'une recherche systématique de matériaux ⁹⁷⁴.

L'œuvre magistrale de Pîrî Reis, par son ampleur, est restée en tout cas unique, et fut abondamment copiée jusque tard dans le XVII^e siècle. Hadji Khalfa en était conscient lorsqu'il écrivait, quelque 125 ans plus tard, que « c'est le seul travail de cette sorte qui soit de quelque autorité parmi les Musulmans ⁹⁷⁵ ». Il ne faudrait cependant pas croire qu'il s'agit d'une manifestation isolée. On soupçonne tout un courant analogue de transmission des données cartographiques et des connaissances nautiques, par canaux individuels, qui n'a pas engendré d'autres élaborations comparables, mais qui n'en a pas moins fécondé la pratique navale. Un cas remarquable est celui de la mappemonde turque de Venise ⁹⁷⁶. Elle avait été compilée en 1559, accompagnée de notes géographiques marginales, et aurait été réalisée par un certain Hadji Ahmed, Arabe né à Tunis, qui aurait été éduqué à Fès et qui, devenu esclave des Chrétiens, aurait poursuivi chez eux, grâce à la bienveillance de son maître, selon ses propres dires, ses études de mathématiques et de cartographie, qui lui permirent de réaliser cette œuvre qui doit tout aux cartes occidentales, et notamment italiennes, de l'époque (la projection est empruntée à une carte d'Oronce Fine de 1536, comme la majeure partie des tracés) ⁹⁷⁷. On a pu montrer que le pseudonyme d'Hadji Ahmed dissimulait en fait un auteur italien, très probablement Michele Membrè, interprète de turc pour la Sérénissime, qui avait attribué son œuvre à un pieux Musulman pour des raisons commerciales, et avait même choisi de localiser l'auteur prétendu aux bornes occidentales du domaine ottoman pour expliquer ses lacunes linguistiques et grammaticales, dont il était conscient, notamment pour le turc, manié assez maladroitement bien que l'auteur eût certainement une certaine familiarité avec le style de la chancellerie ottomane ⁹⁷⁷. Le point remarquable est en effet que cette carte fut gravée à Venise, en six planches, en 1568, certainement aux fins d'exportation vers les pays ottomans par les soins de l'éditeur Giustinian. Ce fut ainsi la première entreprise d'un Européen pour pénétrer le marché musulman (la suivante ayant été un Euclide imprimé à Rome en 1594) ⁹⁷⁸. Mais à la suite d'un procès pour contravention aux lois sur la presse les planches furent saisies, et la reprise de la guerre turco-vénitienne en 1570 empêcha évidemment

l'exportation, ce qui a permis leur conservation sur place, tout à fait exceptionnelle, mais qui laisse entrevoir d'autres opérations semblables d'exportation de cartes dont on soupçonne qu'elles ne contenaient que les tracés géographiques, les noms devant être ajoutés par la suite, dans des ateliers d'Istanbul, par des scribes ottomans. L'étude des cartes turques du XVI^e siècle qui subsistent, depuis celles de l'atlas d'Ali Macar Reis (renégat hongrois) de 1567, jusqu'à celle de l'Égée par Mourad Reis (1591), en passant par celles qui accompagnent l'histoire de la découverte du Nouveau Monde (*Tarih al-Hind al-Garbi* = « Histoire de l'Inde de l'Ouest ») compilée en 1580 pour Mourad III par le géographe Mohammad Ibn Hasan Su'udi, montre en effet qu'elles sont intégralement inspirées de cartes européennes, et que l'intérêt des Ottomans pour les connaissances cartographiques occidentales, même s'il restait assez théorique et formel plus que pratique (voir p. 217), n'avait pas faibli [979](#).

FORCES ET FAIBLESSES

Les ressources de l'Empire

Comme la marine des Barbaresques, celle des Ottomans, ainsi, fut nourrie de l'Europe, de ses hommes et de leurs pratiques. Il y eut cependant une différence majeure. Restée purement épidermique au Maghreb, la greffe, ici, s'ancra profondément. L'État ottoman s'en empara, en fit une des composantes essentielles de sa puissante machine de guerre, l'entretint de toutes ses richesses. Ce qui n'avait été en Afrique du Nord qu'une pure structure parasitaire et une collection d'aventures individuelles, reposant entièrement sur l'extérieur pour sa survie et son renouvellement, devint ici un organisme autonome, coordonné et institutionnalisé, trouvant dans le milieu géographique local ses bases matérielles.

La capacité de reconstruction de la flotte dont avait témoigné le lendemain de Lépante, et dont s'enorgueillissait à l'époque le Grand Vizir Sokollu Mehmed Pacha (voir p. 196), avec la mise à contribution d'un domaine très étendu, n'était en effet que l'expression de la situation habituelle. De fait il ne manquait rien aux Turcs pour une marine puissante

[980](#). Ils disposaient en particulier d'abondantes ressources en bois de belle venue, fournies par les forêts très proches de l'Istranca (Thrace), de Bulgarie (par les ports de Varna et Burgaz), de l'Anatolie du Nord-Ouest (Kaz dağ notamment, en position littorale au-dessus du golfe d'Edremit) ; auxquelles venaient s'ajouter celles de la majestueuse forêt pontique, aisément disponibles à proximité des côtes de la mer Noire. Le trafic qui en provenait vers l'arsenal de Galata était si important que Soliman le Magnifique envisagea de faire creuser un canal de la mer Noire à la Marmara, par le bas Sakarya et le lac de Sapanca, vers le fond du golfe d'Izmit, afin d'éviter le détour par le Bosphore dont l'entrée est toujours périlleuse par gros temps pour les navires. Le projet fut encore repris au temps de Sélim II en 1591 [981](#). Partout à proximité de la mer, remarquait l'ambassadeur français Savary de Brèves à la fin du XVI^e siècle, les villages y étaient occupés

« à couper les bois, d'autres à le scier, d'autres à faire les clous... Ils ont les charpentiers. Le peuple [est] requis et en cette considération exempt de payer aucuns impôts et leurs enfants d'être pris... Ainsi une galère qui coustera à construire parmy nous huit ou dix mil escus, ne revient au Grand Seigneur qu'à mil ou deux mil [982](#) ».

Deshayes, en 1632, écrira (sans compter l'armement) que

« les corps des Galleres qui coutent à construire parmi nous quatre mille escus, ne reviennent au Grand Seigneur qu'à trois mille francs [983](#) ».

L'exploitation des forêts était d'ailleurs réglée dans les moindres détails. Au XVII^e siècle on trouve mention, dans les comptes de l'arsenal de Galata, de 76 espèces ou qualités différentes de bois, soigneusement distinguées en fonction de leur destination [984](#).

Par-delà les coques, l'Empire fournissait sans difficulté tous les matériaux nécessaires pour l'équipement et l'armement. La carte du rayon

d'approvisionnement de l'arsenal principal de Galata a pu être dressée pour le XVII^e siècle (voir [fig. 4](#)). Elle montre une densité particulièrement forte des provenances dans une région centrale (Nord-Ouest de l'Anatolie et Thrace) qui constituait l'*ocak* (odjak), le « foyer », où les prestations faisaient partie de l'impôt ordinaire. Mais des achats et réquisitions diverses s'étendaient beaucoup plus loin, pratiquement jusqu'aux confins de l'Empire (à l'exception des provinces arabes) en Europe, et à l'Est de la steppe centre-anatolienne pour la poudre.

Au total il y avait là une impressionnante organisation de l'espace, digne d'un puissant État centralisé. Et l'Empire subvenait sans difficulté à presque tous les besoins. Au XVI^e siècle on relève seulement des importations de toile à voiles en provenance de Marseille.



Fig. 4.

Le rayon d'approvisionnement du grand arsenal de Galata au XVII^e siècle, d'après Bostan, 1992, carte h.t. C. 1. Bois. 2. Produits métallurgiques. 3. Produits chimiques. 4. Produits textiles. 5. Armement et poudre. En grisé, le territoire de l'ocak.

Par la suite on trouve encore une seule trace de velléité d'importation étrangère, d'ailleurs tardive, en 1701, à l'arsenal de Galata, pour l'équipement en toiles à voiles des grands vaisseaux ronds dont l'usage venait de se généraliser. On pensa, comme précédemment, en acheter à

Marseille. La transaction, devant les exigences des négociants français, ne put d'ailleurs se faire, et on dut se procurer le nécessaire dans la région des Dardanelles ⁹⁸⁵.

La grande flotte ottomane exprima ainsi la force économique d'une construction politique imposante, aussi unifiée que les grands États chrétiens de l'époque, et qu'aucun d'entre eux sans doute n'égalait en richesses. Quelle proportion de celles-ci était affectée à la marine ? Il est impossible de le préciser dans l'état actuel des recherches sur la structure financière de l'Empire. La seule donnée, très partielle, qui a pu être analysée avec exactitude, à savoir le coût de la campagne navale de Barberousse en 1539 sur les côtes de l'Herzégovine (aux bouches de Kotor) ⁹⁸⁶, ne peut être confrontée à celles, encore inexistantes, sur le budget global, pas plus qu'à la part de ces ressources consacrées à l'armée de terre. Il ne fait néanmoins aucun doute que la marine s'en voyait attribuer une partie substantielle.

Les carences humaines

Le résultat fut-il à la hauteur de ces efforts immenses, de ces dépenses considérables ? L'efficacité fut-elle fonction de la puissance ostentatoire ainsi déployée ? Il faut répondre, résolument, par la négative. Derrière cette façade grandiose, sous le son retentissant des timbales, se dissimulait, difficilement d'ailleurs car les observateurs européens en furent rapidement conscients, un spectacle navrant de délabrement, de négligences, de gaspillage renouvelé.

L'état lamentable de la flotte, en effet, a été souvent constaté. C'est un véritable *leitmotiv* des relations occidentales, vénitiennes et autres. Et le nombre de ces témoignages, sans cesse répétés, donne à penser, comme on l'a fait remarquer à juste titre ⁹⁸⁷, qu'il ne s'agissait pas seulement de paroles rassurantes destinées à donner un peu d'espoir face à un danger redouté. Il y avait, d'abord, des défauts évidents de fabrication, des malfaçons innombrables. Les constructions étaient précipitées, comme le montre bien l'exemple de l'année qui suivit le désastre de Lépante, les outils souvent insuffisants. En 1592 Lorenzo Bernardo notait qu'on ne mettait qu'un seul clou là où il en aurait fallu deux, et qu'il manquait de même beaucoup

d'étoupe. En 1558 Antonio Barbarigo remarquait que les artisans de l'arsenal travaillaient sans haches, et avec des doloires de trop petites dimensions. Il remarquait que le bois utilisé était trop vert, et qu'il avait été souvent coupé hors saison, ce qui nuisait gravement par la suite à la manœuvrabilité des vaisseaux. Il décrivait les navires comme « ne durant pas plus d'un an, de sorte que quand ils viennent se désarmer il est effrayant de les voir dans un tel état de dégradation ⁹⁸⁸. Ce jugement était certainement excessif, et un autre envoyé vénitien, peu après, estimait la durée de vie des galères de 18 à 20 ans, mais celle-ci restait de toute façon très inférieure à celle des galères de Venise, qui, soigneusement entretenues et réparées, pouvaient durer plus du double. C'est qu'en effet un vice majeur était le défaut de soins pendant la période hivernale, où les navires étaient tenus à l'eau et à découvert, « *che è cosa misera-bile* ⁹⁸⁹ ». Ce défaut d'entretien n'était pas chose nouvelle, et les mauvaises habitudes étaient anciennes. Dès avant la création du grand arsenal par Sultan Sélim, au temps de Bayezid II, un observateur italien voyait les galères « à terre à découvert, et la majeure partie était gâtée ⁹⁹⁰ ». Il est probable cependant que la situation s'améliora avec le temps, à mesure que la situation financière de l'Empire, de moins en moins florissante, invitait à se pencher sur les gaspillages. Au XVII^e siècle une grande partie de l'activité de l'arsenal de Galata est ainsi apparemment consacrée aux réparations. De 1610 à 1701 on compte, pour 317 navires construits, 808 qui sont réparés ⁹⁹¹. Il n'en reste pas moins que le niveau général des navires fut toujours médiocre, en dehors des lendemains de grandes vagues de constructions massives, dès que les vaisseaux n'étaient plus neufs :

« Il ne reste d'autre flotte à Constantinople que des coques misérables (*tristissimi legni*) de peu de valeur... Se trouvent à l'arsenal seulement trente-neuf corps de grandes galères, en très mauvaise condition et, peut-on dire, toutes nues, sans barques et aucun autre armement d'aucune sorte, et vingt bateaux (*sottili*) légers et bastardes de mauvaise condition moyenne »,

écrivait l'envoyé vénitien en 1534⁹⁹², et un observateur français remarquait en 1547 que ces navires étaient plus lourds et moins manœuvriers que ceux des marines chrétiennes ⁹⁹³. En 1573, un an à peine après la gigantesque reconstruction consécutive au désastre de Lépante, Marc-Antonio Barbaro observait que

« dans toute la flotte, quoiqu'elle soit très nombreuse, il n'y a pas dix bonnes galères prêtes à entrer en opérations ⁹⁹⁴ ».

Comment expliquer tant de malfaçons et de négligences ? La réponse est claire. Il est évident que les maîtres d'œuvre italiens ou grecs, en nombre insuffisant pour une entreprise de construction aussi gigantesque, ne pouvaient veiller à tout. En 1553 Michel Benetto aurait été le seul « maître » à l'arsenal de Galata ⁹⁹⁵. Et il est permis de s'interroger sur le degré de pénétration réel des innovations et des techniques occidentales, du moins au-delà du premier cercle des renégats, et de celui des corsaires, parmi l'ensemble des fonctionnaires de la bureaucratie impériale en charge des affaires maritimes. L'impression dominante qu'on retire est que les apports extérieurs, fruits d'initiatives individuelles heureuses, résultats de l'action de personnalités éminentes telles qu'un Pîrî Reis ou un Uluç Ali, ou du savoir-faire d'humbles artisans vénitiens, ne furent jamais coordonnés et systématisés. Le premier règlement d'ensemble de la marine ottomane fut le *Bahriye Kânunnâmesi* établi par Mezemorta Hüseyin Pacha en 1701, à une époque où de sanglants revers et la perte de la Morée, concrétisée par le traité de Carlowitz de 1699, imposèrent un effort pour se mettre au niveau des marines européennes ⁹⁹⁶. Les Turcs, à l'école de l'Occident, avaient été de mauvais élèves.

En ce qui concerne l'armement, on doit ainsi constater que les arcs et les flèches, qu'Uluç Ali avait voulu supprimer en 1572 immédiatement après Lépante, étaient encore en service dans la flotte ottomane en 1692 en nombre non négligeable. Au cours du XVII^e siècle on achetait à l'arsenal de Galata une moyenne de 100 arcs et de 10 000 flèches par an (50 000 de ces dernières lors de l'expédition de Crète en 1667) ⁹⁹⁷. Quant à la cartographie, on verra (p. 215) combien les données de Pîrî Reis elles-

mêmes étaient méconnues. Et les notions sur la situation historique et politique qui auraient dû les accompagner restaient très fantaisistes. Au milieu du XVII^e siècle Hadji Khalfa, « le plus savant des géographes ottomans » et historien des campagnes maritimes, présente Bastia comme « une forteresse espagnole sur la côte italienne » ⁹⁹⁸. L'exemple le plus significatif est sans doute l'extrême difficulté qu'éprouva la marine de guerre ottomane à maîtriser la technique nouvelle des grands bateaux ronds, traditionnellement réservés au transport, telle qu'elle se généralisa dans les flottes militaires chrétiennes au XVII^e siècle. Le problème n'était pas sans précédents. L'historiographie ottomane avait gardé le souvenir de la tentative infructueuse d'introduction du premier d'entre eux, qui n'aurait pas jaugeé moins de 3 000 tonneaux (?), dans la flotte de Mahomet le Conquérant. Il fit immédiatement naufrage, certainement par incapacité de l'équipage autant que des constructeurs ⁹⁹⁹. Une mésaventure analogue survint quelque deux siècles plus tard, lorsque les nécessités de l'expédition de Crète conduisirent à nouveau à les adopter pour les opérations militaires. Après une première construction en 1644, une tranche de trente d'entre eux fut programmée en 1650. Mais le premier achevé, long de 60 coudées, chavira lors de son lancement. Devant les innombrables difficultés rencontrées, on renonça à leur construction en 1662 pour revenir aux galères jusqu'en 1682. C'est à partir de cette dernière date seulement que les *kalyon* vont enfin pouvoir se multiplier dans la flotte impériale ¹⁰⁰⁰. Il avait fallu près d'un demi-siècle pour surmonter les obstacles.

La responsabilité de toutes ces déficiences, des maladroites et de l'incurie, incombait évidemment aux hommes. C'est bien, avant tout, à la médiocrité générale du recrutement à la mer qu'il faut l'attribuer. L'envoyé vénitien, en 1534, remarquait l'incapacité foncière des Turcs à ce service, dont il voyait à juste titre la raison dans l'absence à peu près totale, parmi eux, de la marine de commerce (voir plus loin p. 283), école par excellence de bonne navigation :

« La bonne discipline et expérience dans les choses maritimes a son principe dans le trafic, et le commerce. Les hommes qui s'y appliquent pour leur gagne-pain se rendent expérimentés à conduire de même et à

utiliser les vaisseaux de guerre... Mais les Turcs ne sont pas marchands... Et si de l'Anatolie sortent des fustes de corsaires, qui de la même façon peuvent acquérir quelque expérience dans les choses maritimes, ils n'en sont pas moins une race désordonnée et confuse »¹⁰⁰¹.

En fait les équipages proprement dits ne furent pas réellement en cause. Ils ont toujours été en très grande majorité composés de marins chrétiens (voir p. 203). Avec les *mariuoli* sujets vénitiens seulement, les Turcs pouvaient armer 30 galères. Cependant après Lépante leur nombre diminua considérablement ¹⁰⁰². Ils n'avaient à attendre aucune miséricorde en cas de capture par les flottes de l'Occident, et de la Sérénissime en particulier. Le fait n'était pas nouveau. Aux tout débuts de la marine ottomane, en 1416, un amiral vénitien, après sa victoire, avait fait pendre sans exception tous les Génois, Catalans, Siciliens, Provençaux et Candiotes qu'il avait capturés ¹⁰⁰³. Mais un certain sentiment de supériorité des Turcs, aux temps de Soliman le Magnifique, leur avait fait oublier ce danger. Le désastre de 1571 réveilla leurs craintes. Les sujets de Venise furent remplacés par des Grecs sujets ottomans, qui ne les valaient sans doute pas, mais qui n'en fournirent pas moins des matelots confirmés. Des Lazes, Caucasiens islamisés des rivages Sud-Est de la mer Noire, apportèrent des éléments utiles, qui furent certainement nombreux, comme le montrent les traits spécifiques à leur dialecte conservés par beaucoup de mots de marine italiens passés en turc ¹⁰⁰⁴.

La plus grande insuffisance fut celle du commandement, réservé aux Musulmans. Il y eut, certes, de remarquables exceptions. Au XVI^e siècle, aux origines de la grande flotte, y avaient compté des lignées de grands corsaires de l'Egée (voir p. 192), formés de longue date au *djihâd* maritime, qui ne le cédaient sans doute pas, en capacités nautiques, quoi qu'en ait pensé l'ambassadeur vénitien cité plus haut, aux Grecs des îles. Mais déjà sévissait la déplorable habitude, liée aux mécanismes du pouvoir chez les Ottomans et qui témoigne à elle seule de leur indifférence pour les choses de la mer (voir plus loin p. 225), de confier les postes supérieurs à des hommes bien en cour auprès du Sultan mais qui pouvaient être totalement

inexperts en matière maritime. Le résultat fut le plus souvent catastrophique. On a pu constater, certes, qu'un Cafer Ağa, chef des eunuques blancs du sérail, promu *kapudan paşa* le 26 avril 1516 par Sultan Sélim, s'était rapidement « amariné », et qu'il avait consacré à la préparation de l'expédition navale de cette année-là des soins diligents, exposés d'ailleurs par lui avec quelque complaisance dans un rapport à son maître qui nous a été conservé [1005](#). Mais on peut remarquer qu'il était originaire de Malvoisie dans le Péloponnèse, ville portuaire de tout temps commerçante (notamment pour le vin), et il est permis de supposer qu'il était sans doute issu d'une famille grecque familière des choses de la mer. Et combien d'exemples inverses, de chefs incapables et timorés, ou, à l'inverse, d'une inconsciente témérité ! Parmi les premiers, comptons sans hésiter Sinan Pacha, dont la décision de rentrer prématurément (dans des circonstances d'ailleurs suspectes qui l'ont fait accuser d'avoir été corrompu par les Espagnols) entraîna l'échec de la campagne de 1552 en coopération avec la France [1006](#).

« Le capitaine de mer que se trouve avoir maintenant le Grand Seigneur est peu au fait des choses de la mer, pour ce qu'il n'a jamais eu ni charge, ni pratique aucune de ce service »,

écrit à ce sujet l'ambassadeur vénitien [1007](#). Parmi les seconds, rappelons le cas d'Ali Müezzinzâde, ancien *ağa* des janissaires, totalement inexpérimenté en matière maritime, promu *kapudan paşa* à la veille de Lépante et qui sera certainement, par son dispositif maladroit, le principal responsable d'une défaite que ne purent empêcher les sages conseils d'Uluç Ali [1008](#). Son second, le *serasker* Pertev Pacha, commandant des troupes, autre officier de terre, était à tout le moins mieux dans son rôle, dans la catégorie précédente, en prônant le refus du combat.

Aux échelons subordonnés il semble qu'on aurait pu mieux attendre des capitaines de galères, responsables de leurs navires, qui constituaient l'ossature essentielle. Certes leurs connaissances théoriques restaient très faibles, et leur désir de les améliorer à peu près inexistant. Il semble bien que le mouvement d'emprunts scientifiques et cartographiques dont on a

parlé plus haut (voir p. 205) n'ait pas réellement pénétré jusqu'à eux. On a pu remarquer que les atlas et recueils de cartes qui sont parvenus jusqu'à nous, et en premier lieu tous les manuscrits de Pîrî Reis, étaient exclusivement des exemplaires de présent et de luxe, peut-être destinés à être offerts à de grands personnages par des candidats à des postes de commandement désireux de se faire valoir et d'obtenir leurs faveurs, tout en faisant étalage de leur « capacité », mais qu'aucun d'eux ne porte la moindre trace d'usage à la mer, ni même ne semble avoir eu cette vocation étant donné leur somptuosité ¹⁰⁰⁹, et il apparaît évident que rien de tout cela n'était utilisé sur les galères. En revanche les connaissances pratiques étaient certainement appréciables, ainsi que le courage individuel, au moins à l'origine, comme en témoignent les conditions de la sélection de ces capitaines, qui étaient sévères ¹⁰¹⁰. Issus des maîtres d'équipage (*yelkenci*), et donc au départ provenant généralement d'un milieu maritime et familiers des manœuvres, les reis (c'est seulement à partir du milieu du XVII^e siècle, et définitivement en 1665-1666, qu'on les désigne par le terme de *kapudan* ¹⁰¹⁰, avaient dû passer ensuite par les grades successifs des officiers des *azab* (soldats de marine, voir plus loin p. 217), et s'y être signalés, pour être promus, par leurs qualités de combattants. À l'origine il fallait, pour être élevé à ce rang, avoir obtenu la reddition d'un navire ennemi. À partir du milieu du XVI^e siècle, les occasions sans doute se raréfiant, il était cependant encore exigé d'avoir été blessé au combat. Tout ceci paraissait constituer des garanties satisfaisantes, et ces « vieux briscards », chevronnés et expérimentés, auraient dû fournir des cadres d'élite.

Il n'en était pourtant rien. Le vice fondamental fut que très vite ce grade, acquis par le mérite, ne correspondit plus à la fonction, qui prenait les allures d'une charge lucrative fort recherchée. Par l'effet des promotions, en effet, le nombre des *reis* ne cessait de croître, tandis que celui des galères à commander stagnait ou, en période de paix, diminuait fortement. En 1592, d'après l'ambassadeur vénitien, il n'y aurait pas eu moins de 460 *reis* touchant une solde, dont 150 seulement actifs au service ¹⁰¹¹. Les registres de l'arsenal de Galata pour la période allant de 1594-1595 à 1653-1654 portent des chiffres allant de 255 (minimum) à 402 (maximum), auxquels il convient naturellement d'ajouter ceux qui servaient dans les autres

arsenaux (voir la carte [fig. 9](#)) et en particulier ceux de Gallipoli, Izmit, Sinope, Suez et Basra qui étaient les plus importants. Or tandis que le *reis* non pourvu d'un commandement effectif devait se contenter de sa solde de base, celui qui était en charge d'une galère percevait les sommes destinées à l'entretien de celle-ci et à la solde et à la nourriture d'un équipage de base d'une vingtaine de personnes (en 1554, 3 aspres (*akçe*) par *galeotto* (forçat), 4 aspres pour un *scapolo* chrétien, 5 pour un Turc, en solde et nourriture ; en 1592, 3 aspres pour un Turc et 2 pour un Chrétien [1012](#)). Les équipages n'étant jamais complets (souvent de moitié en hivernage), et les *reis* économisant d'autre part au maximum sur les dépenses d'entretien, il y avait là l'occasion de fructueux bénéfices [1013](#). Lorsqu'une galère n'était plus apte au combat et devait être désarmée, la perte pour le *reis* était considérable. Aussi les commandements étaient-ils fort recherchés. Ils s'obtenaient, des fonctionnaires de la Porte, contre des pots-de-vin atteignant jusqu'à 800 ducats en 1560 [1014](#). Lorsqu'un *reis* trop âgé se décidait à la retraite, il cédait pratiquement « sa charge », contre espèces sonnantes et trébuchantes, à un successeur qu'il faisait agréer, dans les mêmes conditions, par les bureaux. De ces vétérans nantis il n'y avait évidemment pas à espérer quelque enthousiasme à entrer en campagne, malgré les occasions de pillage et de prise, pour y risquer non seulement leur vie (et accessoirement celle de leurs esclaves privés, dont ils devaient fréquemment renforcer leur chiourme, voir ci-après p. 219), mais aussi le gagne-pain de leurs vieux jours. D'autre part la plupart des *reis* âgés, non pourvus de commandement mais figurant encore sur les rôles et percevant une solde, étaient totalement inaptes au service. Après Lépante, où les pertes avaient été importantes, on éprouva beaucoup de peine à trouver des chefs satisfaisants pour toutes les galères de la flotte reconstituée [1015](#). Au total on ne peut que souscrire au jugement impitoyable d'un ambassadeur vénitien qui voyait en eux

« les hommes les plus inutiles parmi les plus inutiles de ceux du Grand Seigneur [1016](#) ».

Ce régime dura jusqu'au dernier tiers du XVII^e siècle. Devant ces abus

évidents il fut alors brutalement réformé et le nombre des reis (désormais appelés *kapudan*, voir ci-dessus ; le changement de dénomination semble avoir coïncidé avec la réforme) fut ramené à 42 à partir de 1665-1666, 25 à partir de 1693-1694¹⁰¹⁷, ce qui correspondait approximativement à l'effectif réel de vaisseaux prêts au combat de façon permanente, en même temps que la solde était diminuée. Visiblement inspirée par des raisons financières, à l'époque où l'Empire, encore à son apogée en Europe, s'essoufle cependant de plus en plus vite, cette mutation, qui correspondit en même temps à l'introduction des grands vaisseaux de haut bord dans la flotte, ne paraît cependant pas avoir modifié de façon sensible le système d'enrichissement des capitaines aux dépens des soldes du personnel et de l'entretien des bâtiments.

Quant aux troupes embarquées¹⁰¹⁸, elles étaient de qualité très inégale, expression d'un recrutement qui restait parfaitement hétéroclite. L'Empire Ottoman avait eu pourtant le mérite de constituer des troupes spécialisées de marine¹⁰¹⁹, innovation majeure dans l'attitude des États musulmans par rapport au Moyen Âge (voir p. 57). Ce furent d'abord les *azab*¹⁰²⁰, dès le XV^e siècle, troupes permanentes dont certains groupes servaient sur terre et d'autres sur mer. À vrai dire il apparaît difficile de préciser clairement les diverses fonctions recouvertes par ce terme, qui semble avoir désigné à la fois les équipages de manœuvre (nombre d'entre eux étaient des renégats et même parfois des Chrétiens), certainement également armés, et des soldats proprement dits¹⁰²¹. Quoi qu'il en soit, leur nombre, en principe de 20 par galère, s'éleva jusqu'à 4 000 au XVI^e siècle. Retombé à 2 000 seulement en 1579, puis à 1588 en 1604, il ne cessa de s'amenuiser au XVII^e siècle et n'était plus que de 239 en 1694¹⁰²². À cette époque ils semblent n'avoir plus guère été utilisés que pour la garde des arsenaux. Leur place est alors prise par les *levend*, d'abord troupes irrégulières et sans doute temporaires recrutées dans les îles¹⁰²³, ou matelots issus des populations chrétiennes côtières¹⁰²⁴, dont l'évolution vers une situation stable s'est effectuée progressivement vers la fin du XVI^e siècle dans des circonstances assez énigmatiques, mais qui, à partir du milieu du XVII^e siècle, constituent, à côté de spécialistes comme les canonniers, l'élément essentiel, au nombre moyen de 40 à 140 par navire en Méditerranée, de 10 à 120 en mer Noire, ces chiffres pouvant être fortement dépassés et atteindre jusqu'à plus d'un

millier d'hommes sur le vaisseau amiral en 1692-1693 [1025](#). Ils auraient été au nombre de 35 000 en mer Noire en 1701 [1026](#). Le passage des *azab* aux *levend* s'est effectué dans des conditions et pour des raisons qui demeurent largement obscures, et ne semble avoir en fait recouvert à l'origine qu'un changement de dénomination, les fonctions étant largement identiques et l'aire de recrutement, qui s'étendait sur Istanbul, les régions côtières de l'Anatolie occidentale et des détroits, ainsi que chez les Turcs des îles [1027](#), étant analogue. Mais au XVII^e siècle la spécialisation des *levend* comme troupes armées, en dehors de tout rôle dans la navigation, apparaît évidente, les différents postes de matelots commençant à apparaître distinctement dans les textes [1028](#). Le point faible de ces troupes de marine restait que leur discipline laissait fort à désirer. L'incurie, l'insouciance, étaient généralisées parmi elles. En 1659-1660 on voit les esclaves de la chiourme se révolter à Tekirdag, sur la côte thrace, massacrer les *levend*, qui étaient ivres morts et ne se gardaient pas, s'emparer des navires et s'enfuir en Méditerranée [1029](#). Autre cas : en 1691 dans le port de Foça (Phocée), sur la côte ouest-anatolienne, les *levend* abandonnent un galion pour aller à terre. Les esclaves en profitent pour incendier le navire. Par-delà le laisser-aller, l'indiscipline conduisait au véritable brigandage. En 1685, en 1687, on les voit faire régner une véritable terreur dans les faubourgs d'Istanbul, dans les quartiers de Kasim Paşa et de Findikli, forcer les maisons et les mettre au pillage, enlever filles et garçons [1030](#). Leur présence comme troupes de garnison dans les îles, en 1694-1695, suscite des plaintes amères des habitants [1031](#). Le fait que le terme *levend* ait pris peu à peu, et gardé dans la langue contemporaine, le sens de « brigand », attesté dès 1799 [1032](#), est hautement révélateur. Tout ceci témoigne bien du caractère « marginal » de ces troupes de marine. Jamais les janissaires, élite des troupes permanentes terrestres, qui, volontiers prétoriens, donnaient dans les coups d'État, mais qui vivaient bien intégrés à la population civile de la capitale, ne se seraient autorisé de tels désordres.

Ces troupes de marine spécialisées, avec leurs défauts, n'en constituaient pas moins au combat des éléments ardents et redoutables (voir plus loin p. 222). Mais ils étaient loin de suffire. On leur adjoignit d'abord des janissaires embarqués (en principe 40 à 50 par galère, parfois un par banc d'*azabs*). Leur nombre total, très variable en fonction des circonstances

particulières, atteignit un maximum de 4 000 lors de l'expédition de Crète en 1650 [1033](#). Bien que n'ayant aucune expérience particulière de la mer, ces soldats permanents, de par leur valeur intrinsèque, n'en constituaient pas moins une force appréciable, très « professionnelle ». Mais on ne saurait en dire autant du recrutement supplétif, réuni lors des expéditions importantes, de *sipahi* (« cavaliers ») et *cebelü* (« cuirassiers »), issus des levées extraordinaires que les possesseurs de *timar* et de *zeâmet* (concessions de terres) devaient fournir à l'armée impériale. Au XVI^e siècle il y en avait en principe 60 par galère. En 1573 leur nombre atteignit 6 669. En 1608 il fut de 4 500 [1034](#). Bien que ceux qu'on destinait aux expéditions maritimes fussent recrutés essentiellement dans les régions côtières de l'Anatolie occidentale et de la région des détroits, ces supplétifs essentiellement paysans, de valeur déjà discutable sur terre, constituaient sur la flotte un élément fort médiocre, qui joignait la mauvaise volonté à l'inexpérience maritime. Souffrant souvent du mal de mer, détestant ce service naval auquel ils n'étaient pas accoutumés, ils n'avaient qu'une hâte qui était de regagner leurs foyers. Les désertions, les retards, les demandes de dispense pour raisons variées, malgré les menaces de suppression de leur *timar* à ceux des *sipahi* qui faisaient défaut, étaient innombrables [1035](#). C'étaient bien, d'après un ambassadeur vénitien, « les plus déplorable gens de Turquie [1036](#) ». Bien plus, leurs chefs eux-mêmes, les gouverneurs de province (*sancak*), chargés de les conduire, ne valaient pas davantage. Ces terriens étaient pressés de retrouver la terre ferme. Lors de l'expédition franco-turque de 1552, l'ambassadeur français en fit la triste expérience. Commentant le retour prématuré de la flotte de Sinan Pacha (voir p. 215), il l'attribuait au

« peu d'expérience qu'a le dit capitaine ès choses de la mer, qu'il croit facilement aux persuasions d'un chacun, mesmement de ceux qui ont bonne volonté de retourner au logis, comme sont plusieurs sanjacques (*sancakbey*) et autres de la dite armée de mer, plus accoustumez au repos qu'au travail de la mer [1037](#) ».

Il y avait là pour la flotte une source de faiblesse insigne.

Le recrutement des chiourmes, enfin, ne put jamais être réglé de façon réellement satisfaisante [1038](#). Il y eut naturellement, comme dans toutes les marines de l'époque, un fonds de rameurs « permanents ». Il fut composé avant tout de prisonniers de guerre, esclaves d'État ou privés (dans ce dernier cas rachetés par l'État à leurs maîtres pour le service de mer [1039](#), ou restés propriété des capitaines de galères qui les plaçaient sur leurs vaisseaux et percevaient une indemnité). Leur nombre fut d'abord élevé. A Lépante, 15 000 d'entre eux auraient été libérés. Mais au fil du temps il ne fit que diminuer, au fur et à mesure du ralentissement de l'expansion et des victoires militaires. On pouvait encore armer avec eux 40 galères sous Sélim II (1566-1575), mais seulement 20 en 1576, et ce nombre était très diminué en 1592 [1040](#). De toute façon leur présence impliquait, évidemment, un danger de révolte, ou de carence au moment du combat, qui n'était pas négligeable. Hadji Khalfa, au XVII^e siècle, insistait sur ce péril, et constatait que « des navires sans nombre » avaient été perdus pour cette raison, recommandant ainsi de placer « des Turcs plus dignes de confiance » intercalés parmi eux sur les mêmes vaisseaux [1041](#). S'y ajoutaient des condamnés de droit commun, pour des durées variables allant de 6 mois à la perpétuité. La peine des galères, non prévue dans le droit musulman qui restait la seule source de légalité, ne fut cependant introduite qu'à partir du milieu du XVI^e siècle, à l'imitation de Venise où elle était apparue au début du siècle [1042](#). Le sultan prit sur lui de commuer en condamnations aux galères des peines prévues sous d'autres formes précisées par la *charia*. Les textes qui y font allusion sont assez nombreux [1043](#) mais justement sans doute parce que le système ne fut jamais systématisé et régularisé, mais seulement appliqué occasionnellement, au cas par cas, lorsque les rameurs faisaient cruellement défaut. Les condamnés ne furent jamais qu'une faible minorité, et ce fut, semble-t-il, une différence essentielle d'avec la composition des chiourmes des marines chrétiennes, expression d'un formalisme juridique qu'on hésitait à transgresser. On avait ensuite recours à des rameurs volontaires, employés contre rémunération [1044](#). Au XVII^e siècle on en rencontre un nombre appréciable à partir de l'époque de la guerre de Crète, qui augmenta considérablement les besoins, leurs effectifs

variant, selon les années, de 800 (minimum) à 2 382 (maximum). Leur nombre s'accrut avec le temps ¹⁰⁴⁵. Mais ce ne fut jamais qu'une force d'appoint.

L'essentiel, en fait, fut toujours fourni par les levées ¹⁰⁴⁶ de rameurs appelés au titre des obligations fiscales liées à la guerre, système qui fut une originalité de la marine ottomane. Il y fut appliqué dès 1499-1500 au moins ¹⁰⁴⁷. En 1551 le recrutement fut ainsi d'un rameur par 23 foyers fiscaux ¹⁰⁴⁸, auquel s'ajoutait le paiement d'un mois de solde d'un d'entre eux. Il s'exerçait alors jusqu'aux plus lointains territoires de l'Anatolie orientale et des Balkans, d'où les recrues devaient faire un long voyage en hiver, à partir du moment où ils étaient appelés, en janvier ou février, pour la prochaine campagne. Le système s'améliora quelque peu avec le temps. Au XVII^e siècle la zone de recrutement s'était réduite à un cercle plus restreint, l'*ocak* (odjak = « foyer ») de l'arsenal de Galata, centré (voir [fig. 4](#)) sur l'Anatolie nord-occidentale et la Thrace. La contrepartie fut que l'obligation y était plus lourde : en 1567-1568 un rameur pour 20 foyers ; en 1571 après Lépante un pour 7 ou 8 ; en 1576 un pour 15. Au XVII^e siècle il était en moyenne de un rameur pour 7 ou 10 maisons. La moitié environ des foyers fiscaux du cercle de l'*ocak* y étaient soumis ¹⁰⁴⁹. S'y ajoutaient les rameurs que devaient fournir, dans des conditions analogues, certaines corporations d'Istanbul (taverniers ; vendeurs de *boza*, boisson rafraîchissante légèrement fermentée ; porteurs et bateliers du port), ainsi que les minorités religieuses (grecque, arménienne et juive) de la capitale. Les communautés (paysannes ou urbaines), ainsi soumises à la levée, pouvaient d'ailleurs s'acquitter en équivalent-argent (*bedel*) au lieu d'envoyer un rameur, les sommes perçues étant affectées aux frais de route des recrues et à leur solde (au XVII^e siècle, 106 aspres par mois pour un Musulman, 80 pour un Non-Musulman) ¹⁰⁵⁰, ainsi qu'à la solde des rameurs volontaires. À partir de la généralisation des grands voiliers de haut bord, à la fin du XVII^e siècle, le nombre des rameurs ainsi recrutés diminua fortement et le prélèvement en argent tendit à augmenter corrélativement. Ces rameurs provenant des levées, jusque-là, avaient presque toujours constitué l'élément largement dominant, en particulier en période d'expéditions navales importantes, où l'on augmentait le nombre des recrues. En 1543 celui-ci avait atteint, pour l'expédition en Méditerranée

occidentale, le chiffre de 15643 [1051](#). Ces effectifs furent encore approchés au moment de l'expédition de Crète (13 290 en 1646, contre seulement 3 330 esclaves et condamnés cette année-là, le nombre des rameurs volontaires soldés, payés sur le *bedel*, n'étant pas disponible ; en 1660, 7 984 rameurs des levées contre 835 condamnés et prisonniers). La proportion tendait à diminuer en période de paix, où le fonds des rameurs permanents pouvait à peu près suffire [1052](#). On conçoit de toute façon aisément que ces chiourmes constamment renouvelées, constituées de terriens massivement introduits sur un élément tout nouveau pour eux et où ils ne servaient que pour une campagne, aient été loin de donner de bons résultats. On voyait ainsi se multiplier les expériences tendant à augmenter le rendement, par exemple en variant le nombre des rameurs par rame et celui des rames par banc, mais apparemment sans grand succès [1053](#). Le recrutement annuel avait d'autre part des conséquences déplorables en ce qui concerne l'entrée en campagne. En raison des difficultés de l'appel des levées, du temps que mettaient les recrues à gagner leur lieu de rassemblement, le retard était presque de règle. En 1552 on voit ainsi la flotte, dont le départ avait été programmé pour le *nevrouz* (21 mars), sortir effectivement des Dardanelles le 9 mai seulement, après d'innombrables reports successifs dont la cause principale semble avoir été le désordre dans l'arrivée des rameurs [1054](#). On a pu voir dans ces retards habituels, liés intrinsèquement au système de recrutement annuel des chiourmes, ainsi qu'à l'absence d'hivernage de la flotte nécessitant son réarmement annuel, une cause structurelle majeure d'inefficacité des campagnes navales ottomanes [1055](#).

Au total, on le voit, l'Empire Ottoman, dans toute la plénitude de sa grandeur, et nonobstant certaines initiatives heureuses comme ses velléités de créer des corps de troupes spécialisées, ne réussit jamais à créer une marine véritablement permanente et organiquement autonome. Rappelons seulement, en comparaison, qu'en 1669 et 1673 Colbert, en France, avait établi l'inscription maritime.

« C'EST PAR MER QUE L'ON PEUT AYSÉMENT RUINER CETTE
PUISSANCE... »

De tout ceci, quel bilan dresser ? Que fut, en Méditerranée, l'équilibre réel des forces navales ?

Et que restait-il donc à la flotte ottomane pour pallier tant de déficiences ? À son actif on ne peut guère mettre que deux éléments. Ce fut, d'abord, et l'idée nous est déjà familière, une certaine austérité. Sans égaler celle des Barbaresques (voir p. 179), mais néanmoins hors de toute comparaison avec les innombrables *impedimenta* des navires chrétiens, les Ottomans, sur mer, ne s'embarrassèrent pas de luxe et de confort. Ces guerriers des steppes y transportèrent leurs habitudes de rusticité, et les vaisseaux s'en trouvaient allégés :

« Ils ne mettent pas tant d'application aux nourritures délicates et aux banquets, comme il se fait, ni tant de pompe dans le vêtement et dans l'argenterie, comme je l'ai vu moi-même dans nos galères »,

écrivait en 1560 l'ambassadeur vénitien [1056](#). Et Savary de Brèves de renchérir, constatant l'absence de mobilier :

« Par ainsi leurs galères sont beaucoup plus légères que les nostres, et plus nettes, et les vogueurs plus soulagez en leur peine »[1057](#).

Ce fut ensuite, et c'était certes beaucoup, le courage des hommes. Mal commandés, mal armés, souvent peu familiers de ce milieu nouveau où ils étaient appelés à servir, ils n'en furent pas moins redoutables. Hier comme aujourd'hui, sur mer comme sur terre, le fantassin turc faisait des prodiges.

« Flèches, arquebuses, épées : ils utilisent admirablement toutes trois et jusqu'à la mort ils combattent comme des lions »,

ajoutait le même observateur vénitien [1058](#). Médiocres en tactique navale, les Turcs faisaient merveille dans le combat rapproché, qu'ils cherchaient

sans hésitation. C'était, avec les mêmes insuffisances proprement maritimes, la grande tradition du *djihâd* et des premiers combattants sur mer de l'époque omayyade (voir p. 56).

Mais la bravoure ne pouvait suppléer à toutes les carences précédemment signalées. Aussi l'appréciation d'ensemble que pouvaient porter sur la valeur de ces forces de mer les observateurs étrangers, tant vénitiens que français, ne put-elle être que sévère. Les premiers multiplièrent les jugements impitoyables sur leur inaptitude foncière à cet élément. « Les Turcs sont généralement mal faits pour ces entreprises », écrivait Marc-Antonio Barbaro en 1573, en considérant, après Lépante, et malgré la reconstitution rapide de la flotte, qu'ils n'oseraient plus affronter celle des Chrétiens ¹⁰⁵⁹. Un informateur anonyme du Sénat de la Sérénissime, en 1579, parlait des

« Turcs, race nouvelle, inexperte et vagabonde, qui n'ont appliqué leurs réflexions à aucun exercice et particulièrement à celui des choses maritimes »,

et minimisait ainsi le danger qu'ils représentaient ¹⁰⁶⁰. Un autre expliquait que les Turcs d'Asie, surnommés les *zaccali* (« chacals »), étaient si primitifs qu'ils ne pouvaient guère être utilisés que comme rameurs, encore même qu'ils y fussent peu aptes ¹⁰⁶¹. Aussi le résultat d'un combat à armes égales ne pouvait-il pas faire de doute :

« Quant à la bonté de leurs Gallères, j'en laisseray le jugement à ceux qui se sont trouvez aux mains avec elles, et m'arrestera à l'expérience que nous avons qu'une des nostres a toujours résisté à deux des leurs, et quelquefois les a battues »,

écrivait Deshayes en 1632 ¹⁰⁶². Rappelons qu'en 1517 les Chevaliers de Rhodes n'hésitaient pas à affronter une flotte ottomane qui leur était deux

fois supérieure en nombre (30 à 36 navires et 12 à 15 galères, selon les différentes sources, contre 26 à 14 navires et 4 à 5 galères seulement), et la mettaient en échec [1063](#). On peut s'expliquer la conclusion de Savary de Brèves au tout début du XVII^e siècle, qui était sans ambiguïté. Après avoir scrupuleusement analysé comparativement les forces terrestres et navales des Ottomans, il concluait que

« C'est... par mer que l'on peut aisément ruiner cette puissance-là, et non par terre... Il faut premièrement l'attaquer par mer, et que l'armée de terre se garde de combattre, qu'elle n'ait appris la victoire de la navale, qui est inévitable si Dieu, pour nos péchez, n'en vouloit empêcher l'effect »,

et il envisageait déjà l'idée d'un blocus maritime de Constantinople [1064](#). Près d'un siècle plus tard les appréciations ne sont pas différentes. Il faut

« remarquer combien de fois les Turcs, tout formidables qu'ils sont, ont esté battus sur la mer, par la petite République de Venise, pour n'avoir pas bien entendu la navigation, et pour n'avoir pas eu des gens qui sceussent bien commander leurs flottes »,

écrit un observateur européen après l'expédition de Crète, alors que l'Empire était encore à son apogée. Ceci lui pose d'ailleurs une énigme :

« Il est difficile de deviner pourquoy les Turcs sont si foibles par mer ; car ils ont chez eux en abondance toutes les choses qui sont nécessaires pour bâtir des vaisseaux et équiper une flotte ».

Mais après avoir énuméré toutes les négligences et les faiblesses, il parvient à la seule conclusion possible. Notant que « les Turcs estiment si fort l'arsenal de Venise qu'il semble qu'ils ne souhaitent la conquête de cette ville que pour cela », il ajoute :

« Mais il n'y a pas d'apparence que cela arrive, tant qu'ils s'appliqueront avec si peu de soin qu'ils font aux choses de la mer... Il est à souhaiter pour le bien commun de la Chrétienté, qu'ils ne se réveillent jamais de ce profond assoupissement, car s'il leur prenait envie quelque jour de devenir puissans sur mer, et qu'ils s'y appliquassent comme il faut, ils se rendroient formidables à toute la terre » [1065](#).

« C'EST UN ENNEMI QUI JAMAIS NE S'ENDORT »

On ne saurait mieux dire. À ce gâchis, à cette inaptitude, à cet échec enfin, l'explication n'est pas douteuse, comme en d'autres temps et en d'autres lieux. Ce manque de constance et d'application exprime le fait que la société ottomane, dans son ensemble, ne s'est pas intéressée à la mer. Sauf épisodes volontaristes éphémères, celle-ci n'a tenu, dans son imaginaire comme dans ses visions pragmatiques, qu'une bien faible place.

Il faut bien voir d'abord que ce fut peu de choses dans les préoccupations du pouvoir. Pas plus que ses prédécesseurs au califat, les Omayyades ou les Abbassides de Bagdad, le sultan d'Istanbul, pourtant installé, en ce qui le concerne, comme les empereurs byzantins auxquels il avait succédé, dans une ville qui est un remarquable carrefour de routes maritimes, ne faisait figurer à l'origine dans sa titulature la moindre référence à la domination des eaux. Et l'accès aux mers du Sud, après la conquête des provinces arabes par Sélim I^{er} en 1517, ne vint en rien modifier cette situation. Alors qu'en 1499, immédiatement après l'expédition de Vasco de Gama, Manuel I^{er} de Portugal s'affirmait déjà orgueilleusement « Seigneur de la Guinée et des Conquêtes, *Navigations* et *Commerce* de l'Éthiopie, de l'Arabie, de la Perse et de l'Inde » [1066](#), Sélim, après la mainmise sur l'Égypte et la plus grande partie de l'Arabie, annonçait que

« Maintenant tous les *territoires* de l'Égypte, Malatya, Alep, la Syrie, la *ville* du Caire, la Haute Égypte, l'Éthiopie, le Yémen, les *terres* jusqu'à la frontière de la Tunisie, le Hedjâz, les *villes* de La Mecque, Médine et Jérusalem, puisse Dieu accroître pleinement et complètement leur honneur et respectabilité, ont été ajoutées à l'Empire ottoman [1067](#) »,

insistant ainsi exclusivement sur les composantes terrestres de sa domination (les italiques ont naturellement été ajoutés). Il faudra attendre son successeur Soliman le Magnifique, à l'époque où l'Empire étendait décidément son rayon d'action jusqu'à la Méditerranée occidentale, pour qu'apparaisse la mention de « sultan et padichâh de la Méditerranée, de la mer Noire », en prélude à une énumération grandiloquente d'une vingtaine de pays possédés [1068](#), dont la liste exprime manifestement les motifs essentiels d'orgueil.

Autre fait plus significatif encore : les plus hauts chefs de la marine n'occupaient qu'un rang bien mince dans la hiérarchie ottomane. Le *kapudan paşa* (amiral) qui la commande est intrinsèquement un personnage tout à fait secondaire. Il a normalement seulement le rang de *sancak beyi*, gouverneur d'une subdivision provinciale (*sancak*), comme il y en a des dizaines dans l'Empire, en l'occurrence celle de Gallipoli, base navale la plus importante avant les développements du temps de Sélim I^{er}. La seule exception avait été celle de Gedik [1069](#) Ahmet Pacha, que Mahomet le Conquérant nomma amiral avec le commandement du *sancak* de Valona en Albanie à une époque où la flotte opérait surtout dans l'Adriatique à partir de cette base, en 1478 [1070](#). Même après l'établissement du grand arsenal à Galata, le *kapudan paşa* garda cette fonction de *sancak beyi* de Gallipoli et ne dépassa en principe pas ce rang. Les seules exceptions furent faites en faveur de ceux qui s'étaient signalés par des mérites et des services exceptionnels, et qui furent élevés, à titre personnel, à des rangs plus élevés. Hayrettin (Barberousse) fut ainsi promu au poste, immédiatement supérieur à celui de *sancak beyi*, de *beylerbeyi* de la province de l'Archipel, tout en gardant le *sancak* de Gallipoli avec ses concessions de terre personnelles. Ce fut également le cas de Sinan Pacha, de Turgut Pacha (Dragut) et de Piyale Pacha qui, *kapudan paşa* en 1555, devint *beylerbeyi* de l'Archipel en 1558 en récompense de ses hauts faits à la prise d'Oran et de Bizerte. Quant à l'élévation au rang de vizir, qui incluait le privilège de siéger au *divan* impérial, Barberousse en fut jugé digne, avec la position de quatrième vizir [1071](#) ; et Sokollu Mehmet Pacha, qui lui avait succédé en 1546 au commandement de la flotte, et qui était à la vérité une personnalité exceptionnelle, devint beaucoup plus tard Grand Vizir, en 1564 [1072](#). Il était ainsi fréquent que le *kapudan paşa* ne

commandât pas les grandes expéditions navales, dirigées au-dessus de lui par des vizirs le plus souvent sans expérience navale (voir p. 215), comme au siège de Rhodes en 1529 ou à celui de Malte en 1565.

On conçoit que la carrière militaire type, destinée aux plus hauts rangs, dans cet Empire ottoman, ait été exclusivement terrestre. La seule exception fut bien constituée par les corsaires qui, au prix d'un détour chez les Barbaresques, pouvaient espérer, au XVI^e siècle du moins, s'élever aux dignités suprêmes. C'est à ceux-ci seulement que le pouvoir sultanal témoignait, parmi les marins de profession, quelque considération, et cela d'autant plus qu'il avait besoin de leur (rare) expertise. Le 14 avril 1552 la Porte crut ainsi utile d'envoyer à Turgut un ordre qui, alors qu'il venait d'être écarté du gouvernement de Tripoli, rendait solennellement hommage à sa valeur et à sa bravoure ainsi qu'à « son habileté et sa pénétration dans la science de la mer », en l'accompagnant de l'envoi d'une robe d'honneur. À la même époque, le 7 mai, dans un ordre expédié à Salih Pacha qui venait de rejoindre son gouvernement d'Alger, le Sultan louait de même « son expérience et intelligence des choses de la mer ». Avec ces corsaires ralliés le Padichâh prenait d'autant plus de ménagements qu'ils pouvaient paraître indispensables ¹⁰⁷³. C'était l'exception qui confirmait la règle, et qui s'est manifestée par les quelques prestigieuses carrières signalées plus haut. Mais ces hommes furent bien des marginaux dans la société ottomane globale.

Par-delà cette situation toute formelle dans les cercles du pouvoir, efforçons-nous d'ailleurs d'aller chercher plus avant. De cette mer sur laquelle s'affirmait sa puissance, fût-ce avec la négligence et le laisser-aller qu'on a vus, que pensait donc alors le peuple ottoman ? Que représentait la mer dans sa vie, dans ses rêves ? Des textes littéraires permettent, tout au moins en ce qui concerne une certaine élite, de s'en faire une idée ¹⁰⁷⁴.

Il y eut bien apparemment, à un certain moment, de l'orgueil, inspiré par le spectacle de ces flottes qui dominaient un élément redouté. Toute une poésie laudative, dans la tradition de la grande ode lyrique (*qaçida*) arabo-persane, fut consacrée à célébrer la gloire et les mérites des grands hommes de mer du XVI^e siècle, et les victoires qu'ils remportaient sur les infidèles ; dans la lignée du *destan* d'Umûr ou, plus proche, du *gazevat* de Hayrettin Barberousse (voir p. 193). Mais il faut bien remarquer que ce

furent, d'abord, les gens de mer eux-mêmes qui chantèrent leurs propres exploits : le *reis* Haydar, connu sous le nom de poète de Nigârî, qui a écrit sans doute en 1553-1554 un poème sur les exploits de l'amiral Sinan Pacha et la conquête de Tripoli [1075](#) ; l'amiral Sidi Ali en personne, fin poète sous le nom de plume de Kâtibî (« le secrétaire »), dont les œuvres lyriques célèbrent fréquemment la marine. Il nous a en particulier conservé un fragment d'un *türkü* (chant populaire) héroïque que chantaient les *levend* :

« Nous marchons sur la surface de la mer,
Nous cherchons et trouvons l'ennemi,
Sans relâche nous poursuivons notre vengeance,
On nous appelle les gens de Hayreddin (= Barberousse) » [1076](#).

Dans cette atmosphère de gloriole et d'autosatisfaction, il y a peu à retenir en fait de tout ceci quant à l'insertion réelle de l'activité maritime.

Pénétrons cependant plus avant dans la société, terrienne cette fois. Il arriva, au temps de Soliman le Magnifique, qu'un juge de Gallipoli s'éprit d'un jeune matelot dont il célébra la beauté, entre 1555 et 1558, dans un poème d'amour, de forme et d'inspiration d'ailleurs très conventionnelles, dont toutes les images sont empruntées à la mer et qui témoigne d'une bonne connaissance de la langue des marins, évidemment acquise aisément par notre homme dans les entretiens de son jeune ami et sur les quais de cette importante base navale [1077](#). Le poème fit l'objet, dans les années qui suivirent, de nombreuses imitations [1078](#) qui révèlent une véritable mode de cette « poésie maritime », prolongée pendant plusieurs décennies, et prouvent que ce thème d'illustration devait avoir à l'époque de profondes résonances : la *Bahâriye* du *şehzâde* (prince) Derûnî (avant 1566) ; celles de Gubârî (avant 1566 ou 1574), de Yahyâ bey (avant 1578 ?), d'Işkî (Askî), de date imprécise, et enfin d'un anonyme. Toute cette littérature, très formelle malgré son contenu concret et l'emploi exact du vocabulaire, exprime en fait seulement, à partir d'une « matière maritime », les thèmes habituels de la poésie amoureuse. Elle prouve cependant sans conteste que l'intérêt de la société pour la mer, à cette époque, avait été éveillé, au moins

dans les classes lettrées, flattées des succès remportés et de la puissance déployée. On peut rapprocher cet épisode de celui de la période d'exaltation, assez comparable, qui avait caractérisé les temps du califat omayyade (voir p. 130). Il est fort probable néanmoins que le bon juge, quelque peu porté à idéaliser et à héroïser le cadre de vie de son jeune ami, n'avait, quant à lui, jamais navigué, et ses imitateurs sans doute pas davantage. On peut s'interroger sur la profondeur réelle de cette sympathie tout extérieure. Le mouvement fut d'ailleurs éphémère, s'éteignant après quelques décennies. Et au début du XVIII^e siècle, les Ottomans se passionneront pour leurs tulipes et non pour leurs vaisseaux. On remarquera d'autre part que cet imaginaire très formel, qui fleurit dans une poésie déjà raffinée et assez éloignée de la vie, n'a jamais trouvé sa place dans les œuvres de prose. On ne peut guère en citer qu'une seule de quelque importance pour avoir trouvé son sujet dans des aventures de mer : c'est « l'histoire du capitaine Mahmud le geôlier, de sa conquête et victoire sur le maudit, l'inferral navire maltais [1079](#) ». Le récit se présente sous forme d'une lettre d'un libéré, Yusuf, à son ancien maître, marchand au Caire. Capturé par un corsaire maltais après une tempête, il est libéré par une mutinerie dirigée par Mahmud. Celui-ci est promu amiral à son arrivée à Alger. Ce roman très picaresque, qui rappelle par bien des points certaines œuvres occidentales sur des thèmes analogues, et qui détonne totalement dans la littérature ottomane, est évidemment issu d'un milieu maritime profondément imprégné de l'atmosphère barbaresque, et peut-être influencé par des renégats. C'est aussi d'un milieu analogue, celui des poètes populaires (*aşık*), chanteurs et ménestrels, accompagnateurs des expéditions guerrières de terre et de mer, que sont issues les quelques chansons belliqueuses consacrées aux exploits de Dragut, telle la prise en 1554 de la forteresse de Vieste, sur la côte orientale du Monte Gargano dans l'Adriatique ; ou à la mort du célèbre corsaire ; et celles des janissaires d'Alger, où les allusions aux épisodes navals ne manquent pas. On était, dans ces milieux de marins ou de soldats embarqués, qui « demandaient des nouvelles de Tunis et du Maghreb [1080](#) », friand de ces récits qui excitaient l'ardeur des combattants. Tout ceci restait bien étranger à la masse de la société ottomane.

Voici en effet une tonalité bien différente, chez un homme qui,

provenant d'un milieu terrien, étranger par ses origines aux aventures maritimes, avait dû se lancer sur la mer et en affronter les dangers : Ali Yetim (« l'orphelin »), né dans la dernière décennie du XV^e siècle, mort sans doute en 1560 [1081](#). Issu d'une famille aisée, fils d'un officier des janissaires, un temps janissaire lui-même mais ayant rapidement abandonné la carrière militaire pour suivre un maître mystique et mener la vie misérable et irrégulière d'un derviche, il en fut sauvé par ses talents de poète qui lui valurent d'être admis parmi les protégés de l'amiral Sidi Ali, poète lui-même comme on l'a vu, qui lui procura un poste à l'arsenal et qu'il eut à accompagner dans ses expéditions navales. C'est ainsi qu'il participa à celle de 1537 dans les Pouilles et à Corfou. L'année suivante il était avec Hayrettin Barberousse dans sa confrontation avec Andrea Doria dans le golfe d'Arta devant Preveza. Il en tira d'abord les poésies belliqueuses et triomphales de rigueur :

« Viens, pressons les païens sur la surface de la mer.
Au son du canon, coupons-leur le souffle, frappons-les de stupeur,
Combattons, prions d'une seule voix, en répétant le nom de Dieu.
Viens, allons sur la flotte, brisons les os des Francs.
Depuis Noé l'arche est notre maison, le plaisir de Dieu.
Le vent s'est levé, favorable, il emplit nos voiles.
Les *gazi* [combattants de la foi] ont tourné nos cous sur cette route,
[avec ardeur.
Viens, allons sur la flotte, brisons les os des Francs » [1082](#).

Et l'éloge de Barberousse suivra comme il convient :

« Grâce soient à lui ! Que de temps ! Que de sang !
Avec lui j'ai foulé de mes pas la mer Blanche [la Méditerranée] » [1083](#).

Notre poète fut même engagé par le Grand Amiral pour écrire en son honneur un poème biographique (*gazevat*), dont la rédaction fut en fait interrompue par la mort du héros en 953 H (1546-1547).

Mais les désillusions viendront vite, et l'amertume, que vont exprimer des réflexions désabusées :

« Ils ont dit que l'eau était faite pour le verre, le bateau pour le papier
[le vers]
Ceux qui, avant moi, ont observé le monde, et c'étaient des sages.
Celui qui abandonne la terre ferme et vogue au vent de la mer,
Celui-ci, si c'est Ali [le poète], il n'a ni sens ni raison » [1084](#).

Dans un autre poème vont ainsi s'entremêler sans cesse conseils nautiques, allusions à l'insouciance négligence des matelots, et lamentations renouvelées :

« Eut-il barque ou bateau pour faire sa fortune [1085](#),
A-t-il sa raison celui qui choisit le voyage sur mer ?
C'est un ennemi qui jamais ne s'endort.
Il y a ce qu'on voit, oui dà ! et ce qu'on ne voit pas, c'est beaucoup !
Regarde la carte, choisis bien ton rocher.
Tu as vu la boussole, de tous tes yeux,
Allons sur cette mer, a-t-il dit, tu choisis la route,
Elles te mettent en danger, ces ténèbres,
Guide-toi sur le miroir, le phare indique le salut.
S'il voit le vent favorable, le marin,
Il abandonne son fils et oublie son père.
Les vagues sont calmées, maître du bateau,
Le danger vient-il des eaux de la sentine ?
Si j'y entre encore une fois, sur cette mer dont j'ai gardé le sel,
[Il faudra bien] que tu sortes ma chemise de ses eaux amères [c'est-à-dire
« que j'y perde la vie »] » [1086](#).

L'idéal de Yetim, qui a femme et enfants (il s'était amouraché d'une servante chrétienne), était évidemment le retour à un emploi terrien, qu'il crut obtenir avec sa participation à l'expédition de Soliman le Magnifique à Van en 1548, puis en espérant travailler à la construction de la grande mosquée Süleymaniye, qui commençait à cette époque. Ces dernières ambitions furent déçues et il semble bien avoir fini sa vie en « poète maudit » dans les difficultés matérielles, pour mourir finalement dans la misère. Le thème qu'il avait développé ne fut cependant pas perdu. Il fut repris par un certain Cûyî (Djouyi), dans un poème sur les horreurs de la mer : « Der vâsf-i deryâ ve kesti » (*Le dit des particularités de la mer et du navire*) ¹⁰⁸⁷. Embarqué comme secrétaire sur un bateau qui participait à l'expédition de libération de Tunis en 1574, notre homme dépeint de façon saisissante les misères du bord, comparant les rameurs aux morts sortant de leur tombeau au jour du jugement. Parvenu à Tunis, il fait serment de ne jamais remonter sur un vaisseau. Sous la gloriole et les figures de rhétorique lyrique, on retrouvait, aux plus grands jours de la marine ottomane, comme aux temps du premier grand affrontement naval sur « le trône de Satan » (voir p. 49), la même crainte hostile pour la mer, la même répulsion.

L'INFIDÈLE NOUS EST SUPÉRIEUR...

De cet éloignement, de ce manque d'intérêt général, conduisant à la négligence et à la gabegie, les meilleurs observateurs, parmi les Turcs eux-mêmes, avaient une claire vision. On ne peut refuser à cette société, au moins chez ses esprits supérieurs, le mérite de la lucidité. De ses faiblesses, de ses imperfections dans l'art des opérations navales, elle sut prendre nettement conscience. Les plus fameux héros de sa marine de guerre n'échappaient pas à ces jugements critiques. Le grand corsaire, auréolé de gloire, hardi et courageux, mais désinvolte, désordonné, imprévoyant, soucieux de ses intérêts propres plus que de ceux de l'Empire, n'était pas un personnage conforme à la moralité dominante. Un poème satyrique (*takib-*

bend) écrit peu après la mort d'Uluç Ali, et dont l'auteur appartenait certainement lui-même au milieu maritime, n'hésitait pas à l'accuser de crimes et, plus grave, d'incompétence (en particulier d'avoir détruit la marine en promouvant des favoris incapables et en écartant les hommes les plus remarquables) [1088](#). Par-delà les critiques personnelles ou partisans, de sévères jugements d'ensemble n'ont jamais cessé. Même dans les années 1540, après les grandes victoires de la guerre contre Venise de 1537-1540 et en pleine période des triomphes de Barberousse, le précédent Grand Vizir Lütü Pacha pouvait se permettre d'écrire que

« nombre de sultans du passé ont dominé la terre, mais peu ont dominé les mers. Dans l'organisation des expéditions navales, l'infidèle nous est supérieur [1089](#) ».

Au XVII^e siècle encore, en 1668, peu après la conquête de la Crète, à une époque où la puissance maritime de l'Empire restait formidable et venait de jouer un rôle déterminant, un interlocuteur turc du secrétaire de l'ambassade britannique à Istanbul lui déclarait que « Dieu a donné la mer aux Chrétiens mais la terre aux Turcs [1090](#) ». Le premier membre de la phrase, en repoussoir pour une affirmation ostentatoire qui le suivait, lui paraissait aller de soi. Et l'on retrouve dans ces paroles un écho intégral de la lettre (voir p. 183) de Moulay Ismâ'il à Louis XIV.

On ne peut mieux conclure. Malgré une volonté maintes fois affirmée, des efforts renouvelés et un sens indéniable de la mise en œuvre optimale des ressources d'un Empire immense ; malgré l'utilisation de toutes les techniques des marines occidentales et l'emploi d'innombrables capitaines, marins, artisans étrangers : Chrétiens ou renégats ; les Turcs, sur la mer, ont échoué. Plus disciplinés que les Barbaresques, mais sans doute moins doués de qualités d'initiative, ils n'ont même pas réussi, comme eux, à développer certains traits d'une culture maritime originale, qui eût été de toute façon, sous les redoutables lois du Grand Seigneur, trop marginale par rapport aux normes d'une société réglée.

CONCLUSION

Le *raïs* comme le *kaptan* sont directement issus de l'Occident chrétien. Dans ce grand affrontement naval des Temps Modernes, comme dans celui du haut Moyen Âge, tout est venu de lui. L'Islam n'a fait que se mettre, en la matière, une fois de plus, à son école. C'est un flux constant d'hommes, de techniques, et même, en ce qui concerne les Barbaresques, de matériaux provenant de l'Europe, qui a permis l'édification des marines musulmanes. Mais ces semences se diluaient vite, se perdaient dans l'indifférence de la société, dans la négligence du pouvoir. Lorsque le courant se ralentit, puis cessa, l'effondrement était inévitable.

AVENTURES DE MER. 7 : L'AMBASSADE D'AL-TAMGROUTÎ

Pour illustrer la seconde période de grande activité musulmane en Méditerranée, et pour comparer celle des Barbaresques et des Ottomans, le monde du *raïs* et celui du *kaptan*, on trouve un document précieux, quatre siècles après celui d'Ibn Djobaïr, dans un autre récit de voyage, celui d'Al-Tamgroutî (Et-Tamgrouti) en 1589-1591 : « Le souffle embaumé ou relation d'une ambassade en Turquie » (*En-Nafhat el-Miskiyya fi-s-Sifarat et-Tourkiyya*) ¹⁰⁹¹. Plus que dans les innombrables histoires de piraterie, qui ne révèlent qu'une des faces du sujet, il y a là, encore dans le récit d'un long voyage d'un Maghrébin vers l'Est, l'occasion d'une vue d'ensemble de la situation en Méditerranée. Mais cette *rihla*, cette fois, n'est pas le récit d'un pèlerinage, mais celui d'une ambassade, dirigée vers le centre du monde musulman de l'époque, au sultan d'Istanbul.

Abou-l-Hasan Ali ben Mohammed, de Tamgrout, petite ville du district de Fezouata dans la vallée du Draâ, était en effet l'envoyé du sultan du Maroc Al-Mançour, de la dynastie saadienne qui règne alors à Marrakech, auprès de celui de Constantinople. Le contexte politique de l'époque éclaire ces relations ¹⁰⁹². Le Maroc reste indépendant. Le sultan saadien prend, comme celui d'Istanbul, le titre de calife, et, de plus, il a sur celui-ci l'avantage d'être *chérif*, descendant du Prophète. Mais le Grand Seigneur prétend à un droit de patronage sur tout le monde musulman. Les Turcs, maîtres d'Alger, sont des voisins gênants et entreprenants. Et ils ne se privent pas d'interférer dans la politique intérieure marocaine, d'encourager et de soutenir tel ou tel prétendant. Un des prédécesseurs d'Al-Mançour,

Moulay Mohammed, a dû, en 1574, accepter le principe du paiement à Mourad III d'un tribut annuel. Depuis 1581, Al-Mançour envoie ainsi presque chaque année à Istanbul une ambassade chargée de présents, et des envoyés turcs viennent régulièrement en retour. Mais Al-Mançour tient bien à souligner qu'il s'agit de dons volontaires et non d'un tribut. Pour affirmer son indépendance il était resté deux ans, de 1587 à 1589, sans envoyer de présents. Mourad III avait réclamé. En mars 1589 un ambassadeur turc est signalé au Maroc pour cela, et la situation est assez tendue pour que les Espagnols, cette même année, à la nouvelle que la flotte turque a appareillé, se demandent si elle n'a pas pour objectif une expédition contre le Maroc. C'est dans cette situation qu'Al-Tamgroutî (A.T.) est envoyé en ambassade pour porter les présents au sultan. Peut-être était-il chargé d'autres négociations, mais il ne nous en dit mot. Il s'abstient de parler de toute autre chose que du but apparent, et peut-être unique de son voyage : « la mission d'apporter un présent au Khaqan ».

Le personnage de l'envoyé est très obscur, et nous ne le connaissons pratiquement que par son œuvre ¹⁰⁹³. Originaire du Draâ, province à laquelle les Saadiens étaient très attachés et où il était né vers 1560, on peut penser qu'il occupait une fonction officielle à la cour de Marrakech, où il mourut en 1003 H (1594-1595) et où il fut enterré, mais nous ne savons pas laquelle. En tout cas c'est probablement à la demande d'Al-Mançour lui-même qu'il écrivit sa relation. Dans celle-ci il nous apparaît comme un homme de forte culture religieuse et littéraire. Il multiplie à tout propos les citations d'auteurs anciens, surtout de poètes, et de paroles du Prophète. C'est un traditionaliste averti. Poète lui-même, il intercale des vers dans son récit. Mais tout ceci se présente comme un fatras d'école et laisse une impression de confusion. Tout compte fait il s'agit d'un esprit de second ordre, très inférieur en particulier à Ibn Djobaïr. Il est beaucoup moins curieux que ce dernier, beaucoup moins soucieux d'observations concrètes. Dans les villes d'escale son principal centre d'intérêt est constitué par les tombes des pieux personnages, auxquelles il se rend en pèlerinage, et par des visites à quelques lettrés célèbres. Mais il s'intéresse assez peu aux réalités politiques et sociales et à la vie quotidienne, sauf à Istanbul où il avait évidemment consigne de fournir à son maître des impressions sur la ville.

La dynastie saadienne, tout entière tournée vers le Sud et l'Afrique Noire, n'avait aucune prétention maritime. A.T n'en avait pas davantage. Ce n'est pas sans appréhension qu'il s'est risqué sur la mer, et l'on verra vite qu'il avait fort peu le pied marin. C'est avec un d'autant plus grand luxe de détails qu'il nous décrit ses frayeurs, ses malaises, ses nausées, ne nous épargnant le récit d'aucun coup de vent, et donnant des descriptions terrifiantes de tempêtes. Assez insipide pour ce qui concerne la partie terrestre du voyage et les villes d'escale, son récit n'en est que plus intéressant dans la mesure où il nous présente les impressions, prolixes, d'un terrien totalement étranger aux choses de la mer ; impressions très représentatives de la vision d'un Musulman continental, lettré et quelque peu porté à l'emphase.

Notre homme arrive ainsi à Tétouan le 11 mai 1589 pour s'y embarquer. Il doit y être pris en charge par un fameux *raïs* d'Alger, Arnaout Mami (Mami l'Albanais), auquel le sultan a ordonné de conduire son envoyé jusqu'à Istanbul. Mais il apprend que le vaisseau de Mami est reparti pour Alger la veille de son arrivée, le capitaine ayant craint d'être capturé par les Chrétiens de Ceuta s'il restait au mouillage devant Tétouan où il n'y a pas de port susceptible de l'abriter efficacement. A.T. va donc être contraint d'attendre plus de trois mois dans cette ville pour trouver un navire, qui arrivera d'Alger le 12 août pour repartir le lendemain, et il ne pourra s'embarquer que le 13 août, délai hautement significatif de la faible activité du port. Nous ne savons d'ailleurs pas sur quel bateau il réussit à prendre passage, l'auteur ayant négligé de nous faire part de ce détail, évidemment insignifiant pour lui, autre preuve caractéristique de son attitude. Quoi qu'il en soit, la première partie de son voyage va être un strict cabotage le long de la côte, en multipliant les escales. Les Portugais tiennent Ceuta, les Espagnols Mélilla et Oran, ainsi qu'un îlot face à Badîs, entre ces deux villes. La navigation n'est pas sans dangers, et l'on n'ose se risquer tant soit peu au large.

La première escale se situe ainsi à Targha, à 40 kilomètres à l'Est de Tétouan, où les navigateurs, partis à la pointe du jour, jettent l'ancre au soir après avoir été « ballottés cruellement » par une mer forte, avec un vent violent qui souffle en tempête jusqu'à la nuit. Le navire est jugé trop chargé :

« Le capitaine dit qu'il fallait alléger le vaisseau de quelques passagers, sans quoi nous courions le risque de sombrer. Il fit descendre à terre une partie des hommes, parmi lesquels se trouvaient quelques-uns de nos domestiques. Nous consentîmes ce sacrifice, préférant assurer ainsi notre salut et le leur ».

Aucun bâtiment n'étant apparemment parti de Tétouan vers l'Est depuis trois mois, il ne faut pas s'étonner qu'une trop grande foule de passagers aient souhaité y prendre place. Mais d'autres difficultés surviennent. À la station suivante, qui est sur rade, en deçà de Badîs

« le vaisseau avait perdu tout équilibre, toute stabilité ; il donnait de la bande à droite et à gauche. Le capitaine fit décharger la cargaison pour la réinstaller convenablement ; bien équilibré son allure devint régulière ».

Dès lors on peut faire voile et doubler de nuit Badîs « qui était occupé par les Chrétiens — Dieu les anéantisse », puis le cap Tarf Fourk (Très Forcas = Ras el-Ourk),

« passage... extrêmement dangereux. C'est le repaire de marins qui s'adonnent à la pêche, Musulmans et Chrétiens, et qu'on appelle *qorâçin* [pluriel de *qorçân* = « corsaire »] dans leur langue. Qu'un navire ennemi vienne à passer, s'ils s'aperçoivent qu'il est faible, ils l'attaquent et s'en emparent. Des vaisseaux y ont été fréquemment surpris de la sorte ».

Il est bien regrettable qu'A.T. ne nous ait pas donné davantage de renseignements sur cette bien remarquable population de « Frères de la Côte », apparemment sans préjugé religieux, dont l'existence souligne le caractère totalement incontrôlé de ce littoral rifain, entre les garnisons hispano-portugaises clairsemées et le désintérêt évident des puissances musulmanes. Quoi qu'il en soit le navire double Mélilla et va faire escale aux îles Zaffarines, à l'embouchure de la Moulouya, où il est retenu deux

jours

« par un vent d'Est violent, qui soufflait debout à notre route, soulevant la mer et l'agitant.

Les habitants de Tétouan, à notre retour chez eux, nous apprirent que les Chrétiens de Ceuta — Dieu les anéantisse — nous avaient poursuivis avec huit navires ; mais Dieu les priva de son assistance, et ils durent s'en retourner, déçus dans leurs espérances. Ce fut le vent d'Est qui contraria leurs desseins et qui, grâce à Dieu, ne leur permit pas de nous rejoindre ».

Après avoir mouillé en rade d'Honaïn (petit port, alors en ruines, à 16 kilomètres au Sud-Ouest de l'embouchure de la Tafna), être passé au large d'Oran occupée par les Espagnols, puis de Mostaganem et de Ténès, le navire fait escale à Cherchell et parvient enfin le 23 août à Alger. A.T. en repart le 11 septembre, sans que nous sachions, ici encore, sur quel navire et si c'est sur le même qui l'a amené de Tétouan. Après avoir mouillé à Dellys, puis à Bougie, ruinée, remarque-t-il, par les Chrétiens (elle avait été effectivement occupée par les Espagnols de 1510 à 1555), et où il reste un jour, il en repart le 13 septembre au soir, pour essayer un coup de vent :

« De Bougie nous prîmes le large... Un vent violent souffla durant la nuit. La mer devint grosse et houleuse. Le vent redoublant de violence, les vagues, semblables à de hautes montagnes, s'emparèrent de notre vaisseau, le firent pencher à droite et à gauche, le roulèrent comme un âne se roule dans le sable. Le désespoir s'empara de nous ; nous prîmes peur de mourir noyés. Les vaisseaux durent s'éloigner de la côte, qui ne présentait aucun abri. Le capitaine fit descendre les passagers dans la cale, ne laissant sur le pont que les matelots et les chrétiens chargés des cordages et de la voilure [on remarquera la présence de ces derniers, fréquente pour les tâches subalternes sur les navires barbaresques, voir p. 166]. Le pont du navire fut ainsi allégé, le roulis et le tangage s'en trouvèrent diminués, enfin l'équipage travailla plus à l'aise. La tempête cependant ne faisait qu'augmenter de fureur. On souffrait cruellement du mal de mer ; chacun

vomissait et rendait, sans pouvoir faire un mouvement, sans prendre garde à ses voisins, dans une inconscience absolue. L'état où nous étions est bien rendu par ces deux vers d'Ibn Derradj el-Qastalli ¹⁰⁹⁴, l'Andalou.

Alors que les vagues de la mer, la houle et les ténèbres dansaient autour de nous, lorsque nos yeux et nos oreilles étaient béants, je dis :

Ferons-nous jamais retour à la vie ou n'aurons-nous plus que la mer pour tombeau et l'eau pour linceul ?

Le plus courageux d'entre nous, celui qui savait le mieux se dominer, pouvait à peine articuler la profession de foi et attendre ainsi la mort. Bientôt le danger devint grand et la situation critique ; il en fut ainsi la nuit entière et le lendemain jusqu'au moment où, après avoir dépassé Djidjelli, nous atteignîmes le mouillage de Qasab ¹⁰⁹⁵. L'état de la mer devint alors meilleur ; nous nous réjouîmes grandement d'être sauvés, grâce à Dieu ».

Tout ceci, on le voit, ne vole pas bien haut. Il s'agit d'un petit coup de vent de septembre, très banal, après plusieurs semaines de beau temps d'été, qui nous vaut ces terribles sensations d'une nuit à fond de cale (il n'y avait apparemment pas de cabines sur le pont), évidemment disproportionnées par rapport à la situation, mais bien révélatrices des réactions, sur la mer, d'un lettré terrien. Le navire fait ensuite escale à Collo (deux jours), à Bône (deux jours), à Bizerte (un jour), à Porto Farina (un jour), et arrive enfin à La Goulette, d'où A.T. se rend à Tunis pour un séjour qui fut certainement prolongé si l'on en juge par le nombre de lieux saints où il trouva le temps de se rendre en pèlerinage. Quittant La Goulette, le navire double, non sans que notre homme nous fasse part de ses frayeurs, le Ras Addar (cap Bon)

« qui est une montagne s'avancant dans la mer et délimitant une baie profonde, repaire des Chrétiens, où de nombreux vaisseaux ont été pris, parce que l'île de Malte en est voisine et que la Sicile n'en est pas loin. Les marins tunisiens disent dans leur langage : " Celui qui doit passer à Ras Addar doit payer sa rançon avant de quitter sa maison " ».

Il fait ensuite escale à Sousse (deux jours), à Monastir où il descend à terre pour la prière du vendredi et dont il repart le jour même, à Mahdia, à Sfax, où il note que :

« En face de cette ville, et tout près d'elle, se trouve, au milieu de la mer, une île [en fait l'archipel des Kerkena], où les habitants de Sfax ont leurs jardins, leurs arbres, leurs fruits, leurs chevaux. Ils s'y rendent sur de petites barques où peuvent prendre place dix à vingt personnes. Ces embarcations sont à faible tirant d'eau, car la mer a dans ces parages fort peu de fond. Les grands vaisseaux ne peuvent y naviguer, et c'est précisément là une des causes qui garantissent cette ville et son île contre les Chrétiens — Dieu les anéantisse ».

Les hauts fonds des Kerkena rendent effectivement difficiles les approches de Sfax, et c'est à la satisfaction d'A.T. de s'y sentir en sécurité que nous devons ainsi une de ses rares observations originales témoignant d'une curiosité pour les choses de la mer, et la plus ancienne mention des bateaux à fond plat qui sont en effet un des éléments essentiels de la culture maritime du fond du golfe de Gabès (voir p. 297). Après une escale d'une journée dans la ville et un mouillage de deux jours au large de Djerba, où la faible profondeur empêche le bateau d'approcher, celui-ci arrive finalement à Tripoli le 6 octobre, où il va rester un mois et douze jours, et où il entre dans un monde maritime tout différent.

Jusqu'ici, dans toute cette première section du voyage, il s'est agi en fait d'un « front de mer », où le danger chrétien est constamment évoqué, où, dans des eaux qui ne sont pas sûres, on se risque seulement de port à port voisin, sans quitter de vue le littoral sauf lorsqu'il s'agit de passer au large d'un point d'appui des Infidèles ; et pour de courtes navigations interrompues par de longues et fréquentes escales (dix-sept escales ou mouillages au total pour un voyage de près de deux mois de Tétouan à Tripoli). Dans cette ville la situation change du tout au tout. C'est que s'y trouve la grande flotte ottomane.

Forte de près de 60 vaisseaux, elle est placée sous les ordres d'un renégat

vénitien, Hassan Veneziano, ancien pacha d'Alger, qui est venu en Tripolitaine réprimer une révolte. A.T. va se décider à profiter, pour gagner Istanbul, du retour de l'escadre, bien que ce soit la mauvaise saison, et non sans hésitations :

« Nous dûmes en [de Tripoli] partir, parce que l'hiver nous y aurait surpris. Notre voyage sur la mer fut, d'ailleurs, pénible : il eut lieu dans une saison où la loi le défend, c'est-à-dire depuis que le soleil s'établit dans le signe du Scorpion jusqu'à la fin de l'hiver. Le mauvais état de la mer et le fait que la houle devenait chaque jour plus forte nous effrayèrent à tel point que je songeai à laisser partir la flotte sans nous et à attendre à Tripoli la fin de l'hiver. Mais les sollicitations de mes deux compagnons... me firent changer d'avis. Ils me donnèrent à entendre que le danger ne serait pas si grand, que manquer l'occasion de faire le voyage avec la flotte et l'armée turques serait un mauvais calcul, que, des deux périls auxquels nous étions exposés, la captivité et le naufrage, nous serions garantis contre le premier ; et que, quant au second, nous pouvions espérer de Dieu — qu'Il soit exalté — d'en être sauvegardés également. Ils insistèrent si bien que mes craintes se dissipèrent et que je pris le parti de faire le voyage dans ces conditions. La mer, durant notre séjour à Tripoli, fut toujours très agitée ; la houle était tellement forte que le bruit qu'elle faisait nous empêchait souvent de dormir dans les maisons que nous habitions. On dut diviser la flotte, répartir les vaisseaux entre plusieurs mouillages et les éloigner les uns des autres de peur qu'ils ne fussent jetés par les vagues les uns contre les autres et qu'ils en fussent brisés.

Le port de Tripoli n'est abrité que des vents de l'Ouest. Très fréquemment des vaisseaux s'y perdent ou s'y avarient. Durant ce séjour à Tripoli, comme nous contemplions la mer, nous y observâmes des faits qui témoignent de façon miraculeuse et éclatante de la puissance de Dieu. Des vagues semblables à des montagnes d'émeraude s'avançaient en rangs

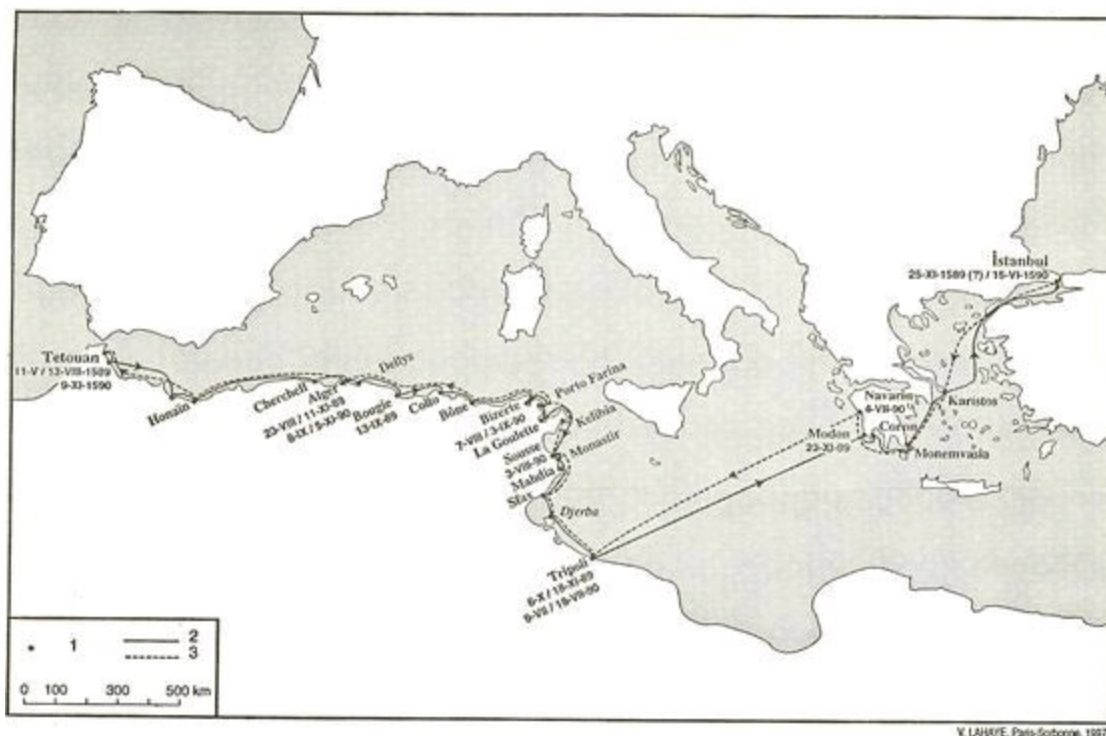


Fig. 5.

L'ambassade d'Al-Tamgrouti. 1. Escale ou mouillage. 2. Trajet aller. 3. Trajet retour.

serrés, puis s'arrêtaient peu à peu, venaient humblement caresser la terre, se courbaient devant elle et développaient leurs flancs comme pour l'embrasser. Elles rappelaient les vers du poète :

Les vagues se brisaient contre le rivage, poussées par la main du vent du Nord, puis s'en retournaient couvertes d'écume.

On eût dit que des chevaux blancs s'étaient noyés et que leurs crinières flottaient au-dessus des vagues.

À ce spectacle terrifiant, une peur effroyable de la mer nous avait pris, si bien que nous étions préparés à différer notre voyage jusqu'après l'hiver et le printemps, au risque de prolonger outre mesure notre absence du pays.

Je ne pensais point à la faute que je commettrais, en retardant ainsi notre voyage ; Satan seul m'empêchait d'y songer ¹⁰⁹⁶. Puis je me sentis confus d'avoir eu cette idée et je m'en détournai. Je mis à profit l'occasion que j'avais de voyager de conserve avec l'escadre, je jetai sur ce bas monde un regard de mépris, et je préférai affronter le danger... En fin de compte, il me parut préférable d'affronter les périls de la mer en compagnie de la

flotte turque, au lieu de retarder mon voyage. Je m'armai donc de courage, je retins ma place sur un vaisseau, et je me hâtai de m'embarquer sur la mer aux flots noirs, trouvant moins dur de risquer ma vie que de m'exposer à l'ennui plus affreux encore d'être séparé des miens ».

A.T. embarque ainsi, après la prière, dans la première heure de l'après-midi du 18 novembre 1589, en nous exposant encore une fois ses frayeurs :

« Nous partîmes avec l'escadre entière, désespérant d'arriver à bon port et de conserver notre vie, cette vie dont Dieu Très-Haut a dit : " Comme s'ils allaient à la mort la voyant devant eux " [1097](#).

Nous prîmes la direction des pays turcs, en coupant la mer dans sa largeur. Nous parcourûmes cette immense étendue de mer, agités par le roulis et le tangage, tantôt remontant à la cime des vagues, tantôt descendant dans leur creux, ne voyant, matin et soir, que les nuages et la mer, du bleu au-dessus du bleu. Nous étions comme une chenille sur un bâton, affligés par la perspective de la captivité ou d'un naufrage ».

En fait le voyage allait être beaucoup moins dangereux et pénible que prévu, sur ces grands navires marchant rapidement à toutes voiles déployées, dont le passager donne une image saisissante :

« Mais Dieu Très-Haut nous fut grandement miséricordieux ; le calme succéda à la tempête et les vagues s'apaisèrent. Les vaisseaux de la flotte turque marchaient à grande allure, semblables à des chameaux qui allongent leurs cous, disposés comme une caravane et montrant tantôt les ornements de leurs proues, tantôt ceux de leurs poupes. Ils semblaient se plaindre à la fois de leurs fardeaux et exprimer le vif désir qu'ils avaient de revoir la terre. Ils apparaissaient dans l'état où le Maître de la grandeur et de la générosité les décrit, quand il dit : " À lui appartiennent les navires qui s'élèvent sur les flots comme des montagnes " [1098](#). Les vaisseaux ne sont dits " montagnes " que lorsqu'ils ont toutes leurs voiles déployées ».

Ce fut au point que notre homme en arrivait parfois à surmonter ses craintes, et à apprécier les plaisirs du voyage. Il en fait lui-même la remarque, pour s'en étonner, et non sans rendre grâces, pour ces conditions exceptionnelles, à la bonté divine :

« Au milieu de cette flotte, notre vaisseau s'avavançait rapidement. Nous nous assîmes en cercle, à l'ombre de sa voile, qui m'apparaissait comme un oiseau volant par un vent violent et étendant ses ailes sur ses petits. Au rebours de mes compagnons, Dieu — qu'Il soit exalté ! — me fait craindre la mer d'une manière toute particulière, au point que cette crainte m'empêche presque de dormir. Effectivement, tandis que les autres passagers dormaient, je restais éveillé, attentif aux mouvements du navire, qui m'étaient insupportables...

Notre ami le jurisconsulte, l'homme de lettres, le secrétaire [1099](#), durant toutes ces épreuves, ne cessait de me tenir compagnie, de m'entourer de ménagements et de soins — Que Dieu le garde ! Voici un exemple de sa conversation avec moi. Il a écrit : " Parmi les vers que j'improvisai sur mer en parlant à l'homme supérieur Abou-l-Hasan [1100](#) — Dieu le garde et le préserve ! — se trouvent ceux-ci :

Je te vois, sur mer, prendre deux aspects différents...

Quand tu es éveillé, je dis : " Cet homme est effrayé ", et quand tu fais [semblant de dormir, je dis : " C'est un brave.

Ô fils des nobles, nous sommes sur un navire sûr, et qui est, grâce à Dieu, [très grand.

J'ai confiance en la bonté de Dieu. Et tu as hérité de la baraka de tes nobles [ancêtres ".

Ces vers ont été composés dans les circonstances suivantes :

Je dormais, un jour, pendant que le vaisseau se trouvait fort secoué. Contrairement à mes habitudes, je ne me réveillai pas saisi d'effroi, et cela fut remarqué par l'auteur des vers qui précèdent.

... Le voyage sur mer, pendant le calme, est un grand plaisir. On prend son vol, tout en restant assis et en repos ; soit en mangeant et buvant, soit en dormant, on franchit de grandes distances, et on arrive aux pays les plus

lointains, tout en jouissant du spectacle de la nature, la poitrine dégagée, sans fatigue, sans peine.

... Ensuite, Dieu — qu'Il soit exalté ! — nous asservit la mer, et puisant dans les magasins de Sa clémence, Il nous fit don d'une brise excellente qu'Il nous envoya dans les conditions mêmes où nous en avions besoin. Ce vent nous poussa doucement, et nous pûmes ainsi constater un effet de la clémence de Dieu — qu'Il soit exalté ! — tel que nous n'aurions jamais osé l'espérer. Les marins eux-mêmes en furent frappés d'étonnement et ils déclarèrent : " Jamais nous n'avons navigué aussi aisément dans les eaux de la Méditerranée " ».

Le voyage en haute mer, en effet, ne dura que quelque quatre jours et demi, et avant la fin du cinquième jour de navigation on jetait l'ancre dans le port de Modon, dans le Sud-Ouest du Péloponnèse, qu'on quitta dans la nuit qui suivit pour une navigation désormais sans histoire dans les eaux de la Grèce continentale et de son archipel, avec des escales à Coron, Monemvasia (Malvoisie), Karistos dans le Sud de l'Eubée, Chio, et enfin les Dardanelles avant l'entrée dans la Marmara. A.T. n'était cependant pas encore au bout de ses peines. Le navire y essuya une de ces redoutables tempêtes d'automne qui sont fréquentes dans cette mer profonde, encastrée dans les deux continents et qui constitue une route privilégiée pour les dépressions barométriques.

« Nous subîmes une tempête (*fortouna*) [1101](#) terrible. La mer devint furieuse, les vagues s'enflèrent pareilles à de hautes montagnes écumantes. Le vent soufflant violemment soulevait les eaux en tourbillons, comme sur terre il l'eût fait de branches. Ce fut comme une trombe de terre. Les vagues ayant brisé les rames, le vaisseau se couchait si bas sur le flanc qu'il faillit se renverser sens dessus dessous avec tout ce qu'il contenait. La mer s'en jouait comme d'une paille flottant à sa surface. Le capitaine enleva leurs chaînes aux Chrétiens, les fit descendre dans la cale avec ceux des Musulmans dont il n'avait pas besoin pour la manœuvre du bâtiment, et en

referma l'entrée sur eux, en la calfatant avec de la poix. Il agit ainsi, autant pour alléger le vaisseau, que pour empêcher l'eau de pénétrer dans la cale et de causer le naufrage du navire. Celui-ci nageait dans la mer comme un poisson, les vagues le recouvrant et l'enveloppant. La situation devint grave et le danger imminent. On désespéra de sauver sa vie. La flotte se dispersa ».

C'est l'occasion pour notre homme, oublieux des jours de calme relatif de la grande traversée, de nous livrer une de ces malédictions du voyage maritime dont la littérature arabe a le secret :

« L'état déplorable où nous nous trouvions est bien celui décrit dans ces vers :

Quand les vagues, hautes comme des montagnes, s'élancent et s'entrelacent au milieu de la mer, quel moyen peuvent avoir les passagers de leur échapper ?

Le voyageur sur mer envie la situation du chien qui vit sur terre, du chien affamé qui dévore les immondices.

Comme la plupart des hommes, voyage sur terre avec de nombreux compagnons, et dis : "Amis, puisse Dieu ne jamais vous imposer de voyage sur mer " » !

Le navire trouve cependant un abri dans l'une des Îles des Princes, tout près du terme du voyage, et arrive finalement à bon port.

« Dieu, dans sa bonté, ouvrit pour nous les portes de l'île Qoqina [1102](#). Elle ne se montra qu'aux passagers de notre vaisseau. Nous la vîmes plus près de nous que toutes les autres îles. Luttant contre les vagues, le capitaine manœuvra de façon à entrer dans le port de Qoqina. Il y resta la

fin de la journée, la nuit et le jour suivants.

La mer reprit alors son calme et sa douceur et, pendant la nuit, nous mîmes à la voile. Le lendemain, au matin, nous abordâmes à Constantinople-la-Grande, sains et saufs, grâce à Dieu Très-Haut ».

C'était le 25 novembre, du moins d'après les indications de notre auteur, et le voyage total depuis Tripoli n'aurait ainsi duré que sept jours, du 9 au 16 Moharrem 998. En fait notre homme s'est certainement embrouillé quelque peu dans ses dates, et la rapidité supposée du trajet entre Modon et Istanbul n'est pas acceptable, ni compatible avec un mouillage de quelque 36 heures aux Iles des Princes. A.T., écrivant ses souvenirs, a dû confondre la date de l'arrivée à ces dernières avec celle de l'entrée effective dans le port d'Istanbul. Quoi qu'il en soit c'était, en neuf jours, l'allure de grands navires à très forte voilure, en expédition collective et organisée, qu'on peut comparer à l'aimable indolence du petit navire barbaresque emprunté pendant la première partie du trajet.

Le voyage de retour allait présenter les mêmes contrastes. Notre homme lève l'ancre le 15 juin 1590, dans un convoi de dix vaisseaux qui se divise, à hauteur de Chio, en deux parties, un groupe de navires se dirigeant vers l'Égypte et un autre vers l'Ouest. À ce moment le malheureux A.T. essuye à nouveau, en mer Égée, une tempête qui nous vaut plusieurs pages de lamentations :

« Après avoir quitté Saqis (Chio) en direction de Qizil-Hisar (Karistos), une tempête terrible nous surprit en pleine mer, à cent milles des côtes. La mer devint très forte, d'énormes vagues se formèrent, soulevées par un vent violent ; devant le péril imminent, nous nous sentîmes terrifiés ; nous étions, d'ailleurs, en proie au mal de mer et nous rendîmes tout ce que nous avions sur l'estomac.

La situation ne cessa d'empirer jusqu'au moment où nous arrivâmes à proximité d'un détroit qui s'ouvre entre les côtes escarpées de deux îles et qu'il faut franchir pour atteindre le port de Qizil-Hisar dont il a été parlé plus haut [le détroit entre Eubée et Andros]. Le vent agitait alors la mer de telle façon que nous nous vîmes sur le point de chavirer par la fureur des vagues qui s'entrechoquaient dans ce passage, s'élevant aussi hautes que

des montagnes. Les vaisseaux avaient perdu toute direction ; ils étaient également hors d'état de poursuivre leur route dans ce détroit comme de s'approcher des montagnes. Éperdus, les capitaines avaient remis notre sort aux mains de Dieu ; tout moyen de salut leur échappait. Devenus les jouets des vagues, les vaisseaux, tantôt s'élevaient jusqu'aux étoiles et tantôt plongeaient aux abîmes de la mer ; ils se couchaient bord sur bord, soit à droite, soit à gauche ; l'eau y entraît à larges bords, les rames étaient brisées. À bord, tout était trempé par les vagues. Chacun s'écriait : " Ma vie, ma vie, mon Dieu ! je ne demande qu'à sauver ma vie " ! On ne songeait ni à ses biens, ni à ses enfants [1103](#), et en cette circonstance chacun pensait :

Je vais être noyé, pourquoi craindre d'être mouillé ?

Tandis que nous étions dans cette effroyable situation, nous vîmes un vaisseau en heurter un autre, qui s'inclina et disparut un moment sous les flots. Une catastrophe parut inévitable, le bordage du vaisseau devant être défoncé. On poussait des cris, on versait des larmes, on jetait les bagages dans la mer. Mais les vagues ont-elles des oreilles pour entendre la plainte de ceux qui se noient ? Tous ceux qui savaient nager se jetèrent à la mer, cherchèrent à gagner les vaisseaux les plus proches. Et moi, hors de moi, par suite de la frayeur épouvantable que j'en éprouvai, je demandai : " Pourquoi les gens de ce vaisseau là-bas poussent-ils des cris et se jettent-ils à l'eau " ? A quoi un des marins, d'un ton dur et qui trahissait ses angoisses, me répondit : " Récite des prières, implore Dieu, demande-lui le salut, nous allons être noyés ".

J'adressai mes supplications à Dieu — qu'Il soit exalté ! — avec humilité. Il était mon seul refuge...

Dans cette situation, Dieu Très-Haut, par un effet de sa miséricorde, inspira à l'un des commandants de navires l'idée de faire faire demi-tour à son vaisseau et de gouverner ensuite à gauche. Il contourna ainsi une île appelée Andra [1104](#), se tenant à bonne distance de ses côtes escarpées, et continua sa marche jusqu'à ce qu'il pût y aborder et s'y abriter contre le vent. Les autres vaisseaux suivirent son exemple, gagnèrent le port où il avait jeté l'ancre, y entrèrent et s'y trouvèrent en sûreté, bien que leur salut eût paru un moment impossible. Les hommes se mirent alors à prier tout haut pour exprimer leur joie et adressèrent à Dieu leurs louanges et leurs

remerciements. Quelle heureuse nouvelle ce fut pour nous que de nous savoir sauvés, combien elle fut douce à notre âme et touchante à notre cœur ! Comment exprimer ce que nous ressentions, en songeant que la générosité et la bienveillance de Dieu nous rappelaient du néant à la vie » !

La tempête apaisée, le voyage peut se poursuivre. Le navire touche à Karistos, à Malvoisie, à Coron, trouve le temps de s'emparer d'une « frégate » chrétienne, montée par 35 corsaires qui sont capturés, avant une dernière escale à Dzon au nord de la baie de Navarin, d'où l'on quitte les côtes le 4 juillet pour la grande traversée vers Tripoli, qui est effectuée en cinq jours, à la même allure rapide qu'à l'aller, le seul incident étant la rupture d'une vergue du mât alors que la voile était déployée, ce qui cause une grande frayeur. Mais le capitaine signale alors sa situation aux autres navires par des émissions de fumée, et l'un d'eux vient le prendre en remorque jusqu'à ce que la réparation soit effectuée, ce qui donne à notre homme l'occasion d'admirer cette marque de solidarité et d'efficacité, et de faire à ce propos l'éloge de la discipline qui règne dans la marine turque et dont elle est l'illustration :

« C'est là l'usage sur tous les vaisseaux : quand un accident arrive à l'un d'eux dans des conditions telles qu'il ne puisse ni stopper, ni prendre terre, ni être abandonné, il fait des émissions de fumée. Tout vaisseau qui aperçoit cette fumée ne peut se dispenser de rallier le navire en détresse et de l'assister dans son malheur.

Nulle part je n'ai vu de courtoisie, d'esprit de discipline et d'obéissance comme chez les Turcs. Si l'un d'eux est investi d'une dignité, ou d'un commandement en temps de paix comme en temps de guerre sur terre ou sur mer, aucun de ses inférieurs n'est admis à le contredire, ou à ne pas le suivre, quand il avance ou qu'il se déplace, ou à discuter ses ordres... L'inférieur ne peut qu'obéir à son supérieur, s'en remettre à lui pour toutes choses, se tenir devant lui dans une attitude déférente, demeurer avec lui matin et soir, ne jamais le quitter sans son autorisation. L'inférieur doit observer strictement ces règles, serait-il plus âgé que son supérieur, de qualité plus haute ou d'origine plus noble. D'ailleurs si les Turcs sont bénis

de Dieu et vainqueurs de leurs ennemis, c'est parce qu'ils ne s'écartent pas de ces principes ».

Après T poli, cependant, la navigation va reprendre le rythme désormais infiniment plus lent et plus fantaisiste qui caractérise les côtes barbaresques. C'est le même vaisseau turc, pourtant, qui continue sa route vers Alger, et ce n'est déjà plus le même. Reparti de Tripoli le 18 juillet, il arrive en un jour à Djerba, mais y est retenu cinq jours par des vents contraires. Il fait escale ensuite à Sfax, à Monastir, à Sousse, d'où il repart le 3 août, à Kelibia

« qui est celui [le port] d'où partent en général les vaisseaux à destination des pays turcs ; ils s'y rendent en traversant la mer dans le sens de la longueur, car on ne fait escale à Tripoli que lorsqu'on y a des affaires » ;

à Porto Farina, où le vent d'Ouest le retient encore deux jours, puis le 7 août à Bizerte, d'où il ne repart que le 3 septembre, après avoir trouvé un autre vaisseau pour le convoyer, l'attente d'un tel compagnon ayant sans doute été le motif de ce retard, dans des eaux infestées par les marines chrétiennes et qui ne sont pas sûres. Après une escale à Bône et être passé au large de Bougie il arrive à Alger le 8 septembre.

Au cours de son escale il y apprend un drame qui n'est pas fait pour le réconcilier avec les choses de la mer. Les vaisseaux turcs qui l'ont amené sont en effet bientôt repartis, chargés des impôts et des cadeaux de la ville destinés au sultan et à d'autres grands personnages d'Istanbul, avec beaucoup de passagers parmi lesquels des marchands, des pèlerins, et le grand cadî d'Alger lui-même. Mais une nuit après le départ

« les renégats qui en formaient l'équipage et tous les autres Chrétiens qui s'y trouvaient, rameurs ou porteurs de présents, se révoltèrent, mirent à mort les deux capitaines et les Musulmans qui tentèrent de les combattre.

Quelques-uns de ces derniers se jetèrent à la mer, et certains d'entre eux purent se sauver à la nage ; les autres se noyèrent.

Les Chrétiens mirent le cap des deux vaisseaux sur leur pays, emmenant tout ce qu'ils contenaient, biens, femmes, enfants, ainsi que les Musulmans qui s'étaient rendus ou qui avaient gardé la neutralité, sans tenter de se jeter à la mer... Il n'y eut pas de maison à Alger qui n'eût à porter le deuil du grand malheur qui venait ainsi atteindre les Musulmans dans leurs personnes et dans leurs biens ».

Quelques jours plus tard, les circonstances de la révolte s'éclaircissent, sa préméditation apparaît, et A.T. se félicite rétrospectivement d'avoir échappé au danger :

« Quelques jours après le capitaine Arnaout Mami qui avait fait croisière, armé en course, au large des côtes des pays chrétiens, arriva à Alger avec huit vaisseaux et dix-huit des Chrétiens qui avaient pris part à la mutinerie. Ces Chrétiens avaient été pris dans une petite barque, faisant route pour leur pays... Ils racontèrent... qu'ils avaient prémédité cette trahison et ce massacre, dès avant notre arrivée à Alger, tandis que nous nous trouvions encore à bord. Dieu, que nous louons et dont nous reconnaissons les bienfaits, nous avait protégés contre eux.

Voici, d'après ce que nous avons entendu dire, comment cette révolte fut organisée :

Les révoltés tinrent conseil. L'un d'eux, réputé pour la sagesse de ses avis, dit : " Les deux vaisseaux sont maintenant sur lest ; il ne s'y trouve que des hommes. Remettons la chose au retour d'Alger, quand les vaisseaux seront chargés de richesses et de munitions ". Cet avis prévalut. Mais il n'y a de force et de puissance qu'en Dieu.

Les capitaines de Stamboul sont d'une négligence extrême. Jamais semblable accident n'est arrivé à des capitaines d'Alger.

... Le port d'Alger est toujours plein de vaisseaux, dont les capitaines sont d'une bravoure et d'un sang-froid remarquables. Ils sont doués d'une perspicacité qui ne se trompe jamais. Ils sont la terreur des Chrétiens dans

leur pays. Ils sont de beaucoup supérieurs aux capitaines de Constantinople, d'aspect plus martial et sont plus redoutés des ennemis ».

A.T. finira par s'embarquer le 5 novembre, sans que nous sachions si ce retard de près de deux mois est dû à sa crainte de se lancer encore une fois sur les eaux ou à la simple difficulté de trouver un navire à destination du Maroc. Le dernier épisode fut à peu près satisfaisant. Après une escale à Honaïn, et des difficultés, provoquées par un vent contraire, à entrer dans le port de Tétouan, au large duquel il patienta toute une nuit, il y débarquait enfin le 9 novembre 1590, quatre mois exactement après son arrivée à Tripoli. Il ira rendre compte de sa mission à son maître, et aura la joie de ne plus voyager que sur terre. Rédigeant ses souvenirs, il ne pourra néanmoins s'empêcher de méditer, une fois encore, sur les périls auxquels il avait échappé.

« Nous remîmes pied sur la terre ferme pour ne plus la quitter. Nous n'avions plus à compter avec la mer, à attendre qu'elle eût cessé d'être agitée ou que le vent se fût calmé. Les souffrances que nous avaient causées la mer et le voyage s'étaient trop prolongées. Je jurai que plus jamais je n'adresserais mes salutations aux vents. Puissent leurs souffles ne jamais m'accorder leurs faveurs. Combien de fois, en plein été, n'ont-ils pas excité la révolte des vagues, en soufflant furieux et implacables. Celles-ci alors se dressent comme des montagnes au-dessus desquelles les vaisseaux se balancent comme les rameaux d'un saule ; elles écartent les navires du bon chemin et forcent les passagers à quitter leur place et leurs compagnons. Fréquemment le vent était si violent qu'il nous emportait du milieu du vaisseau jusqu'à ses extrémités. La mort était presque toujours devant nos yeux ; parfois même, nous la touchions du doigt.

En échange de nos demeures et de nos palais pleins de fraîcheur, nous avons choisi les solitudes d'une mer haute, débordante, et au lieu des selles de nos chevaux, nous avons pour montures les vagues de la pleine mer et de la nuit. Par une singulière aberration, l'homme se jette, corps et biens, dans le péril. Il dispose une planche à la surface de cette chose démesurée, qui est la plus grande preuve en ce monde de l'unité de Dieu — qu'Il soit

exalté ! — je veux dire la mer, il monte sur cette planche et se lance au milieu des vagues qui s'amoncellent sur lui, n'ayant plus d'espoir qu'en Dieu Très-Haut : Que Dieu est Puissant et Grand ! Il a dit : " Si le malheur vous atteint au milieu de la mer, vous invoquerez vainement tout autre que Dieu " » [1105](#).

Et notre auteur termine son morceau par une histoire plaisante, destinée à l'éloge de sa province natale, le Draâ, où la mer est heureusement inconnue :

« Parmi les choses plaisantes que je racontais à mes amis, je disais un jour : " Chez nous, dans l'Oued Draâ, nous sommes indifférents aux vents, nous n'y faisons aucune attention, qu'ils soufflent ou se calment, à moins que ce ne soit à l'époque où les dattes tombent des palmiers. Mais pour ceux qui voyagent sur mer, quand le vent souffle, c'est comme s'il venait de ravir leurs âmes.

On raconte chez nous qu'un homme, à la suite d'épreuves subies en mer, jura de n'habiter que dans une ville où l'on ne connaîtrait ni la mer, ni les instruments des marins. Il prit une rame avec lui et se mit à parcourir la terre, allant d'une ville à l'autre. Partout où il passait, la rame était connue. Arrivé enfin dans le Draâ : " Qu'est-ce que cet instrument ? " demande-t-il aux habitants du pays. " C'est un instrument qui sert à placer le pain au four et à l'en retirer ", lui répondit-on. Sur quoi il fixa sa demeure dans le Draâ.

... Nous avons, grâce à Dieu, traversé les périls de ces mers, et Dieu — qu'Il soit exalté ! — par sa bonté, nous en a gardés. Ceux, en effet, qui affrontent ces périls sont considérés comme disparus et ceux qui en réchappent comme des gens renaissant à la vie. Immense étendue où surnage une toute petite chose, tel un vermisseau sur un morceau de bois ».

Le récit du Tamgrouti, par-delà ses interminables jérémiades qui ont cependant le mérite de nous transmettre avec une évidente sincérité les

réactions, sur mer, d'un Musulman lettré, est un précieux document qui oppose avec netteté deux univers différents, qui, à l'époque de la deuxième grande présence musulmane en Méditerranée, se partagent le domaine maritime des Croyants. Le monde des *raïs* est celui de pirates entreprenants et individualistes, mais avisés et précautionneux, qui vivent en effet dans une atmosphère d'affrontement permanent et pour qui le qui-vive perpétuel est une condition de survie. Les navigations y sont décousues, irrégulières, les passages lents et incertains. Le monde des *kaptan*, de la grande flotte turque un quart de siècle après Lépante, est celui de déplacements organisés et rapides, en convois disciplinés, avec le laisser-aller et la confiance en sa suprématie, teintée de présomption et d'insouciance (qu'on songe au destin des deux vaisseaux revenant d'Alger, qui avaient cependant l'excuse d'être précisément dans un espace qui n'était pas le leur), d'une marine qui n'a pas d'adversaire réellement dangereux en deçà de Malte, alors que les Vénitiens restent sur la défensive et se gardent de toute provocation. Ces deux mondes n'entretiennent au total que peu de relations, lors des voyages épisodiques des vaisseaux ottomans qui amènent des janissaires à ces lointaines et théoriques possessions, ou en ramènent le tribut. La Méditerranée musulmane n'a jamais eu d'unité culturelle.

CHAPITRE V

Mare nostrum

C'est dans la seconde moitié du XVIII^e siècle seulement que l'équilibre des forces est décidément rompu en Méditerranée au profit de la Chrétienté. La grande défaite de la flotte ottomane par celle des Russes à Çeşme (Tchechme) dans l'Archipel en 1770, d'abord ; puis son écrasement par les flottes réunies anglo-franco-russes à Navarin en 1827 ; suivi de près par la prise d'Alger qui en 1830 sonne définitivement le glas d'une course barbaresque déjà moribonde ; marquent l'issue de la lutte. Le sort des deux grands types humains qui avaient incarné, du côté musulman, le grand affrontement naval des XVI^e-XVIII^e siècles fut cependant très différent : le *raïs* barbaresque disparut totalement, la monstrueuse tumeur accolée au flanc de l'Europe, et qui n'avait d'autres bases que celles qu'elle avait tirées de sa proie, se sclérosa, s'assécha avant même que celle-ci se décidât à en extirper les derniers vestiges ; le *kaptan*, quant à lui, survécut tant bien que mal, à travers les efforts maladroitement, mais fréquemment, réitérés, de rénovation entrepris par l'Empire Ottoman, et connut même parfois d'étonnantes manifestations, comme avec la marine égyptienne de Méhémet Ali ; cependant que l'emprise économique, commerçante ou halieutique, de l'Europe chrétienne s'étendait de plus en plus sur la Méditerranée méridionale et orientale, y réduisant l'activité maritime musulmane à quelques rares foyers discontinus.

L'IMPLOSION DU SYSTÈME BARBARESQUE [1106](#)

Il y eut, certes, au déclin des Barbaresques, des causes historiques générales, conjoncturelles, qu'on a pu à bon droit invoquer [1107](#) : montée en puissance des forces maritimes des nations européennes, qui gêna la course et la rendit de plus en plus dangereuse pour les petits bâtiments ; habitude

des navires de commerce de se grouper en « caravanes » (voir p. 281) parfois escortées de vaisseaux de guerre qui rendaient leur attaque impossible ; fin, à partir du début du XVIII^e siècle, de la lutte séculaire entre la France et l'Espagne, qui permit aux Européens de conjuguer leurs efforts, alors qu'ils voyaient d'un assez bon œil, jusque-là, les dommages causés par les pirates à la grande nation adverse. Mais il y eut surtout, à la fin de la course, des causes « structurelles ». L'activité des pirates maghrébins, dans une très large mesure, s'effondra spontanément, avant même que les flottes européennes ne vinssent lui donner le coup de grâce, et cela du simple fait de la diminution des apports extérieurs qui la nourrissaient.

La cause principale, et en tout cas initiale, fut en effet l'amenuisement progressif du nombre des renégats qui s'y adonnaient, et de tous leurs apports techniques et humains. C'est à Alger qu'on peut mesurer avec le plus de précision leur recul, et ses conséquences ¹¹⁰⁸. Alors qu'ils constituaient encore environ la moitié de la population en 1580, on a vu (p. 164) que leur nombre avait sensiblement diminué dès 1634, d'après les évaluations du père Dan. On peut supposer d'une part une diminution du nombre des captures, les grandes razzias côtières du siècle précédent ayant fait place à des expéditions plus modestes quant aux résultats, tant par suite du dépeuplement des zones littorales que des progrès incessants des systèmes d'alerte ¹¹⁰⁹ ; et d'autre part une efficacité croissante du système de rachat des captifs par les Mercédaires et les Trinitaires, devenu quasi institutionnel, qui avait partiellement stoppé les conversions provoquées par le désespoir. Dans le deuxième tiers du XVII^e siècle les renégats sont encore très présents à Alger. En 1640 Chastelet des Boys, captif dans la ville, en rencontre de nombreux ¹¹¹⁰. D'Arvieux, qui est à Alger en 1674-1675, fait état de plusieurs renégats français ¹¹¹¹. En 1676 Thomas Hees put s'enivrer joyeusement avec une bande de Hollandais et de Danois ¹¹¹². Mais au XVIII^e siècle ils se sont faits beaucoup plus rares. En 1788 Venture de Paradis constate que tous les *raïs* sont devenus Turcs, à l'exception du vice-amiral qui est un Juif converti. De fait à la fin du siècle on ne connaît plus parmi les *raïs* qu'un Chrétien et un Juif renégats, et encore 2 ou 3 autres au XIX^e siècle ¹¹¹³. À Tunis ils sont nettement moins nombreux au XVIII^e qu'au siècle précédent, bien qu'il y en ait eu encore près de 600 dans

la Régence avant la grande peste de 1784-1785 [1114](#). À Tripoli il n'y avait plus que 23 *raïs* renégats, sur un total de 243 cités, entre 1754 et 1773 [1115](#). Le courant, néanmoins, avait continué assez régulièrement, alimenté en particulier par les déserteurs de la garnison espagnole d'Oran et des autres présides, dont on aurait comptabilisé près de 30000 au total entre 1732 et 1765 [1116](#). Mais sa composition avait considérablement changé et il n'était plus majoritairement issu du milieu littoral et maritime.

Les renégats, en fait, de longue date, avaient été très nombreux dans les activités non liées à la course. À Alger, où ils constituaient à la fin du XVI^e siècle la majorité de la population, ils dominaient parmi les artisans. Au XVIII^e siècle ils continuaient d'être très représentés dans des occupations relativement modestes : aubergistes, horlogers, médecins. Mais le fait nouveau c'est que c'est maintenant le cas de la quasi-totalité d'entre eux, tandis qu'ils sont devenus rares dans les métiers liés à la mer. Peyssonnel, en 1724-1725, évoquant le cas de deux marins italiens passés à l'Islam, écrit à propos des renégats en général :

« Aujourd'hui ils sont misérables à Alger où, comme dans toute la Turquie, on n'a de considération pour les renégats qu'autant qu'ils ont de mérite ».

Beaucoup en effet, faute de mieux, s'enrôlaient dans les janissaires. Ainsi formaient-ils la plupart des 300 hommes qui composaient la garde du Bey de Constantine [1117](#). La « considération » ne cessa de baisser au long du siècle :

« Je ne parle pas point des quelques renégats que le Dey actuel méprise souverainement »,

écrit en 1766 le consul français Lemaire [1118](#). À la fin du siècle ils auront définitivement abandonné la carrière maritime qui avait été leur raison

d'être. Au XIX^e siècle ils ne constituent plus qu'une population misérable et résiduelle :

« Le nombre des renégats d'Alger n'est pas considérable : quelques Chrétiens forcés par leurs crimes de fuir Ceuta ou réduits au désespoir par de longues souffrances »,

écrit en 1820 un autre observateur européen ¹¹¹⁹. Quant au Maroc, de façon générale, en dehors de la course salétine, il n'en avait jamais été autrement. Les renégats y restèrent toujours misérables, méprisés et suspects, ne constituant tout au plus qu'un ramassis de soldats ivrognes, pillards et affamés ¹¹²⁰. L'expression de cette baisse de leur niveau social se retrouva immédiatement dans celle de leur influence politique. Avec la fin du XVI^e siècle et la disparition du pouvoir des *beylerbeyi* à Alger, remplacés par des pachas triennaux choisis dans l'entourage du Sultan, la mainmise ottomane s'était amplifiée à leurs dépens et les Turcs d'Asie avaient peu à peu refoulé les renégats dans la *taiffa* des *raïs*, organe corporatif sans réel pouvoir politique. Pour tout le XVII^e siècle on ne signale qu'un seul pacha renégat, Simon de Catane, dans les premières années (1617-1618). Un renégat portugais, Chaban, prendra également le pouvoir en 1661-1666 lorsqu'une révolution interne rejettera pour une douzaine d'années (1659-1671) la souveraineté du Sultan. Dans les premières années du XVIII^e siècle ils représenteront encore à Alger une certaine force collective puisque le Dey Hosseïn Chaouch (1705-1707) cherchera, d'après Peyssonnel, à s'appuyer sur eux contre « les Turcs » (c'est-à-dire l'*ocak* des janissaires). Mais cette tentative fut sans lendemain. Le dernier renégat ayant pu occuper un poste important en dehors de la *taiffa* des *raïs* semble avoir été le corsaire anonyme qui, en 1751, tenait la charge de *vekil el-hardj*, responsable de la marine et des rapports avec les puissances étrangères ¹¹²¹.

À cette disparition progressive des renégats vint ajouter ses effets celle, qui avait les mêmes conséquences, des esclaves restés chrétiens. Le

nombre de ceux-ci en effet s'était amenuisé et surtout on les embarquait de moins en moins, car leur valeur avait augmenté. Venture de Paradis, dont les observations à Alger remontent à 1788-1790, notait que

« Autrefois on mettait beaucoup d'esclaves chrétiens sur ces corsaires, soit pour le charpentage, soit pour la manœuvre. Maintenant on n'en met plus que deux, qu'on nomme *pertuseri* : ce sont deux maîtres charpentiers ; mais ce n'est que dans les vaisseaux appartenant au beylik ou au Dey [voir ci-après] et aux grands officiers du gouvernement ; les autres armateurs n'ont pas coutume d'en mettre. Autrefois aussi, on embarquait un esclave chirurgien ; aujourd'hui on confie la caisse des remèdes à un Maure qui se donne pour chirurgien. Les esclaves valant une somme de conséquence, on les risque le moins que l'on peut » [1122](#).

De cette diminution du flux et de l'influence des chrétiens et des renégats « utiles » pour la marine, les conséquences négatives furent immédiates. Avec eux cessa d'abord la diffusion, et la transmission, des connaissances nautiques. Les renégats en effet, dans ce milieu très largement illettré, n'avaient jamais couché par écrit leur savoir théorique et pratique. Ils répugnaient d'autre part évidemment à partager leurs secrets, se réservant jalousement ce qui constituait la base de leur valorisation sociale. En 1618 le Hollandais Van Meteren notait que

« les renégats équipaient eux-mêmes leurs navires pour ce qu'ils ne s'osaient autrement point bien fier parmi ce peuple impie, craignant d'être un jour massacrés [1123](#) ».

En dehors sans doute de leurs enfants, ils ne formèrent jamais d'élèves [1124](#). Avec eux disparut largement, ensuite, l'ardeur au combat. Lorsque le relais passa entre les mains de corsaires issus du milieu local, on vit celle-ci faire le plus souvent défaut. Ces *raïs* embourgeoisés et nantis, riches propriétaires de père en fils, répugnaient de plus en plus à risquer leur

fortune sur les eaux. Au XVIII^e siècle on voit les Deys d'Alger, à diverses reprises, faire châtier très rudement des *rais* convaincus de lâcheté, et renvoyer à la mer, sans leur ouvrir le port, ceux qui revenaient sans avoir fait de prises [1125](#).

Devant cette carence grandissante, en effet, il n'était plus resté qu'une solution : l'intervention des États qui, vivant à peu près exclusivement des produits de la course, ne pouvaient la laisser s'éteindre. D'affaire individuelle, elle devint de plus en plus une entreprise publique. Il est impossible de préciser exactement la date de cette transformation, qui se développa néanmoins essentiellement à partir du milieu du XVII^e siècle à Alger [1126](#), et qui fut d'ailleurs poussée très inégalement dans les différentes cités. Au début du XIX^e siècle l'évolution était parvenue à son terme à Alger. Le *Beylik* s'était arrogé un quasi-monopole et était pratiquement sans concurrent. On ne signale plus alors que de rares navires appartenant à des particuliers, le plus souvent de hauts dignitaires (Bey d'Oran, *vekil el-hardj*, Agha des Arabes, drogman du palais, etc.) [1127](#). En Tunisie elle était beaucoup moins avancée. D'après un texte de 1736, le gouvernement ne possédait encore que 3 vaisseaux de course (dont le capitaine était d'ailleurs toujours un renégat). De 1764 à 1820, sur 1454 navires sortis en course, 1081 étaient privés et 373 publics. Mais la proportion de ces derniers tendait à augmenter avec le temps. En 1801-1805 il y avait eu 302 sorties privées contre 38 publiques. En 1816-1820 il y eut 29 sorties publiques contre 3 privées. Le nombre de ces dernières avait diminué fortement à partir de 1806-1810. La course, dans ses derniers jours, était devenue ici aussi à peu près exclusivement une affaire d'État [1128](#). À Tripoli, entre 1754 et 1773, la part du Pacha était déjà de 56,3 %, celle du *rais* de la Marine de 10,8 %, et celle des particuliers de 32,9 % seulement. Ces derniers se firent plus rares à partir de 1767 [1129](#). Au Maroc enfin l'évolution, précoce, avait été intégrale. En 1690, selon J. B. Estelle, consul de France à Salé, sur les 6 navires corsaires, 4 appartenaient encore à des particuliers, et 2 au Sultan. En 1694 l'ambassadeur français notait que sur les 12 ou 13 bâtiments existants, 6 étaient au roi et le reste à des particuliers [1130](#). Mais dès 1698, 8 bâtiments sur 9 appartenaient à Moulay Ismâ'il, le neuvième étant la propriété personnelle de l'amiral Ben Aïcha. Et en 1727 les 3 navires de quelque importance qui subsistaient

appartenaient tous au roi [1131](#). Cette transformation s'était accompagnée très naturellement d'un déclin qualitatif. Avec la disparition des propriétaires individuels, qui veillaient au bon état de leur navire, était apparue l'ère des malversations, le gouverneur du port rognant impudemment sur les dépenses

« n'y mettant pas la moitié de leurs armes et nécessités d'agrès et de munitions ».

Aussi les vaisseaux du Sultan étaient-ils pitoyablement équipés et

« quand ils ont des poudres et des balles pour tirer trois ou quatre coups par canon, ils sont bien armés ».

Pourtant la dépense était comptée au Sultan « comme s'ils étaient bien armés », et la charge était lucrative. Le Sultan en était quitte, ne se faisant aucune illusion sur les agissements de ses gouverneurs, pour leur faire rendre gorge *a posteriori* et

« ne les quitte guère de cet emploi, qu'il ne les oblige de lui donner sept à huit quintaux d'argent, après quoi il les fait régaler de trois à quatre cents coups de bâton [1131](#) ».

Ce système assurément déplorable perdura jusqu'à la fin de la course marocaine. Après 1755 c'est par une initiative exclusivement royale, en profitant notamment de l'approfondissement de la passe de Salé consécutif au tremblement de terre (celui qui avait dévasté Lisbonne), que furent construits de nouveaux bâtiments, de 26 à 30 canons. Il est vrai que, les renégats n'étant plus là, beaucoup de ces navires disparurent « par l'inexpérience de leurs commandants ». À la fin de son règne, Sidi Mohammed (1757-1790) ne confiait d'ailleurs plus guère ses armements

« qu'à des gens riches, qui puissent répondre des événements, au moyen de quoi ses commandants partent toujours tard, arrivent de bonne heure, et évitent tout ce qui pourrait compromettre leur fortune et leur repos ¹¹³² ».

Et pour recruter ses équipages le même Sidi Mohammed ne pouvait guère recourir qu'à une presse impitoyable. Il fit ainsi enrôler un millier d'Abîd (esclaves noirs), du Tafilalet, et des gens de la grande tribu montagnarde berbère des Ait Atta. On conçoit aisément le résultat produit par cet appel à des originaires de l'intérieur lointain, qui durent être rapidement licenciés ¹¹³³.

En fait la course, en cette dernière période, avait très largement changé de caractère. Le passage à une exploitation étatisée exprimait le fait fondamental que ce n'était plus réellement une activité intrinsèquement fructueuse, susceptible d'attirer des capitaux privés. On a pu qualifier très justement ce système d'« activité en trompe l'œil ¹¹³⁴ ». Une analyse serrée du bilan montre en effet que dès la seconde moitié du XVIII^e siècle à Tripoli les bénéfices directs sont à peu près nuls. Les pertes en hommes et en navires ont tendance à dépasser les gains. De 1754 à 1773 les corsaires de la ville s'emparent de 50 navires, mais ils en perdent 41, et ceux-ci sont probablement d'un tonnage supérieur. Le prélèvement sur la grande navigation commerciale en Méditerranée est au total très faible. La course est en fait une spéculation sur la peur, sur les craintes des pays européens pour leurs navigations commerciales, un instrument de chantage destiné à procurer des ressources, financières et matérielles, à l'État barbaresque, par le biais des tributs payés par les nations chrétiennes. Aux versements en nature (précédemment cités, p. 174) s'ajoutent, ou se substituent, désormais, des paiements réguliers en argent. À l'extrême fin du XVIII^e siècle la plupart des États chrétiens, à l'exception de Malte, ont des accords écrits de ce genre avec Tripoli. De 1794 à 1797 le Pacha obtient 41 000 piastres de l'Espagne, 5 000 de Naples, 23 000 de Venise, 49 000 des États-Unis, 4 000 de Raguse, 97 000 du Danemark et 103 000 de la Suède, soit un total de 322 000 piastres (= 1 700 000 francs-or ¹¹³⁵. Au Maroc de même, dès la fin du XVII^e siècle, la course ne payait plus. Selon le consul Estelle,

en 1698, les matelots, qui ne recevaient alors qu'une modique solde de quatre à six ducats, plus une veste courte et un pantalon, étaient « dégoûtés d'aller faire la course » et déclaraient qu'

« aller courir risque de notre vie et de notre liberté sans rien gagner, cela n'est point à souffrir ».

Il fallait souvent les embarquer de force. Aussi ne fut-il plus guère compté, désormais, que sur les sommes versées par les Européens. Celles-ci ne firent que s'amenuiser avec le temps. Après le traité du 28 mai 1767 entre Louis XV et Sidi Mohammed, les corsaires, qui renonçaient à capturer des bâtiments français, eurent droit à une indemnité, et le Consul de France tenait une comptabilité très précise des « présents d'usage » remis par lui à ceux qui prenaient la mer. Chaque *raïs* recevait, pour une campagne, « 4 coudes de drap, une livre de thé et deux pains de sucre, le tout enveloppé d'un mouchoir de soie [1136](#) ». Avec ce qui n'était plus guère qu'une gratification symbolique, on était loin des grandes époques de la piraterie salétine ! En fait, partout dans le Maghreb, avait succédé aux entreprises aventureuses l'exploitation routinière d'une renommée désormais usurpée.

Le déclin quantitatif correspondant à cette évolution structurelle avait été impressionnant. Au Maroc l'effondrement fut particulièrement rapide. Des 12 à 13 bâtiments signalés en 1694, il n'en restait plus en 1727, on l'a vu, d'après un observateur anglais, que 3 seulement. Ceux-ci comprenaient

« deux petits bateaux prétendument de 20 canons, mais à peine aussi grands que l'un des nôtres de moitié de cette force. Le plus grand de ces bateaux n'est pas de plus de 200 tonneaux, et leurs canons sont très petits et très encombrés. Ils en ont aussi un troisième qui était à l'origine une petite brigantine française... Ces trois, avec quelques barques à rames, sont la terrible armada avec laquelle Moulay Ismael voudrait parfois ordonner d'aller bloquer la bouche des Détroits, et d'interdire le passage à tout autre bateau qu'à ceux des Anglais ».

Lorsque la flotte britannique vint cette année-là en visite à Tanger, le même auteur rapporte que

« l'amiral laissa les Maures dans la plus haute opinion des Anglais et de notre flotte ; un vaisseau tel que celui de l'amiral n'avait jamais été vu auparavant dans leurs ports, ou du moins son aménagement intérieur ne l'avait jamais été auparavant par les Maures : ils le comparaient au palais de leur roi, comme la chose la plus magnifique dont on pût rêver ; et je fus informé de façon digne de foi que plusieurs personnes vinrent de Meknès dans le seul but de voir nos bâtiments, tant leur paraissait incroyable ce qu'on leur en avait dit ».

La vue d'un simple vaisseau anglais de 20 canons faisait, d'après lui, régner la terreur à Salé [1137](#). La course à cette époque semblait avoir totalement disparu. Les nouveaux bâtiments construits à partir de 1755 (voir ci-dessus) conduisirent à quelques succès, moins d'ailleurs durant la guerre de Sept Ans, pendant laquelle les navires marchands chrétiens sortaient toujours armés, que dans les années qui suivirent. Il y eut ainsi 15 prises en deux campagnes. Mais en 1773 une petite frégate toscane dispersa une escadre marocaine de 5 frégates ou chébecs, et en captura une. Dans les années 1780, les Marocains n'avaient plus guère que 6 à 8 frégates de 200 tonneaux, pourvues de 14 à 18 canons, avec une douzaine de galiotes, et l'on a vu plus haut ce qu'il fallait penser de l'ardeur des capitaines [1138](#). Pour les cités barbaresques méditerranéennes on possède des données numériques précises. De 1766 à 1773 les corsaires de Tripoli n'avaient plus effectué que 44 sorties en 8 ans (5,5 par an en moyenne), ne faisant que 4 prises. D'avril 1679 à mai 1685, en 6 ans, ils en avaient effectué 130, soit près de 22 par an, capturant 75 bateaux [1139](#). Pour Alger et les ports tunisiens des séries suivies dans le temps permettent de retracer les derniers épisodes de déclin [1140](#). Une ultime flambée fut rendue possible par les guerres de la Révolution et de l'Empire, pendant lesquelles la discorde des nations chrétiennes relâcha la pression de leurs flottes de guerre qui avaient d'autres objectifs. L'extinction finale de la course intervint quand, la paix revenue, elles purent donner le coup de grâce : bombardement d'Alger par Lord Exmouth en 1816 ; stationnement

prolongé de la flotte anglaise devant l'entrée du port en 1821. Le nombre des prises des corsaires d'Alger, qui était de 3 en 1788 et 7 en 1789, s'était élevé à 42 en 1798, 31 en 1799, 20 en 1802, avant de redescendre à nouveau. Dans les années 1815 la valeur n'en atteignait plus qu'un à deux millions par an. Le registre des prises s'arrête définitivement en 1827 (5 prises pour l'année). Il n'y en avait eu apparemment aucune en 1819, 1821-1823 et 1825 ¹¹⁴¹. Dans les ports tunisiens en 1787 il n'y avait que 36 bateaux (de 2 à 18 canons) armés pour la course. En 1795 on en comptait 70. Le total des sorties qui était tombé de 218 en 1764-1769 à 148 en 1783-1788 était remonté à 331 de 1796 à 1800 et 340 de 1801 à 1805. Il ne sera plus que de 32 en 1816-1820, date à laquelle cesse toute activité. En 1820 Tunis avait une flotte de guerre encore appréciable, comportant une frégate de 50 canons, 3 gabares de 28, 5 corvettes, 2 bricks, 2 chébecs, 4 goélettes et près d'une centaine de petits bâtiments et chaloupes canonnières. Mais sa fonction restait presque exclusivement défensive ¹¹⁴². La course barbaresque était bien morte dès avant la conquête française d'Alger.

Ce temps, paradoxalement, avait vu surgir quelques figures remarquables, dont la plus attachante est certainement celle du *raïs* Hamidou ¹¹⁴³, le dernier grand corsaire d'Alger. Avec sa frégate de 44 canons (construite en Espagne), il réalisa en 1800 la plus grande capture de cette époque : une frégate portugaise de tonnage et d'armement équivalents, montée par 282 hommes. En 1805 il s'emparait d'une goélette américaine. Il devint l'idole d'Alger, au point de provoquer la jalousie du Dey et d'être contraint de s'exiler un temps à Beyrouth. Il était, nous dit dans ses mémoires la fille du consul d'Angleterre de ce temps, Mrs Broughton (alors Miss Blanckley), que je soupçonne d'avoir eu pour lui quelque inclination secrète, « beau comme un Abencérage », n'aimait pas les Turcs, parlait couramment l'anglais et l'italien, et, bien qu'il fût bon observateur du Coran, ne dédaignait pas de goûter au madère du consul et même d'y revenir ¹¹⁴⁴. Le beau corsaire fut tué en 1815 dans un combat avec les navires américains du commodore Decatur. Fils d'un tailleur kabyle, Hamidou, qui avait quitté la boutique paternelle pour naviguer d'abord au service du Bey d'Oran avant de revenir au service du Dey de sa ville, est un pur produit du milieu humain d'Alger et prouve que celui-ci

pouvait ainsi sécréter, parfois, des hommes de mer exceptionnels. Ce fut bien le dernier.

La capitulation d'Alger ne mit cependant pas fin immédiatement à la piraterie algérienne, qui se maintint encore quelques années en taches isolées en d'autres points de la côte. Le 26 décembre 1839 un bâtiment de commerce français fut ainsi capturé par une tartane de Cherchell, ce qui fut le prétexte de l'occupation de cette ville. À la même époque on signalait encore des corsaires musulmans dans les parages de Barcelone ¹¹⁴⁵. Le dernier refuge des pirates en Méditerranée se situa dans le secteur marocain. En 1884, tout en constatant avec satisfaction que

« aujourd'hui la Méditerranée est entièrement purgée du brigandage maritime qui l'a désolée si longtemps »,

un historien français reconnaissait cependant que

« peut-être reste-t-il encore, sur les rivages du Rif, quelques barques de maraudeurs, qui osent à peine s'attaquer de temps en temps aux embarcations de pêche, et dont le nombre décroît de jour en jour ¹¹⁴⁶ ».

En 1895 un auteur français d'Oran parlait encore des indigènes (du Rif) « fils de pirates, pirates eux-mêmes à l'occasion ¹¹⁴⁷ ». Mais le dernier foyer (bien modeste) de piraterie se situa peut-être sur les côtes de l'Atlantique. Après une dernière velléité officielle dans les années 1825-1830, où Moulay Abderrahman avait, pour des raisons financières, pensé à faire renaître une course agonisante ¹¹⁴⁸, on n'entend plus guère parler de pirates marocains au long du XIX^e siècle. Ils n'avaient pas totalement disparu pour autant. Le dernier pirate barbaresque fut-il la felouque par laquelle le capitaine anglais Joshua Slocum, qui fit le tour du monde seul sur son voilier (de 11 mètres) le *Spray* d'avril 1895 à juillet 1898, fut pris en chasse peu après sa sortie de Gibraltar, le 25 août 1895 ? Elle se rapprocha tellement qu'il put

« distinguer la touffe de cheveux que les membres de l'équipage portaient sur la tête, et par laquelle Mahomet doit emmener ces sacripants au paradis. Ils arrivaient sur moi à toute allure ».

Notre homme n'en fut sauvé que par le gros temps qui démâta le bateau des pirates, tandis que le navigateur anglais, plus habile, s'en tirait avec un gui brisé [1149](#).

« J'aperçus son équipage, une douzaine d'hommes environ, qui tentaient de rentrer à bord leur gréement tombé à l'eau. Qu'Allah noircisse leurs faces ! »

Qui étaient-ils ? Rifains (voir p. 157) ou derniers corsaires salétins ? On ne sait. Ce n'était plus, de toute façon, qu'une curiosité.

Depuis le milieu du XVIII^e siècle au moins, la course barbaresque n'avait ainsi plus été que l'ombre d'elle-même. La greffe maritime, restée superficielle, n'avait pas réussi à « prendre » sérieusement sur le terreau maghrébin. À ces Berbères arabisés, qui n'avaient pas le goût de la mer, les étrangers qui l'avaient apporté n'avaient pu le communiquer réellement et durablement.

MISÈRES ET SOUBRESAITS DE LA MARINE OTTOMANE

Instrument d'une puissance de premier ordre, la flotte ottomane ne pouvait disparaître. Elle se dégrada lentement, aux rythmes de la longue et douloureuse agonie de l'Empire, avec des épisodes de renaissance rapide et parfois spectaculaire, expression d'une impulsion soudaine venue d'en haut, interrompue de périodes d'abandon témoignant de l'indifférence générale de la société.

Malgré ses faiblesses, précédemment analysées, la flotte, à l'extrême fin du XVII^e siècle et au début du XVIII^e siècle, après avoir finalement réussi à maîtriser le passage aux vaisseaux ronds de haut bord, était encore imposante (voir p. 213). Elle fut totalement anéantie par la longue période de paix qui régna pendant les deuxième et troisième quarts du siècle. On a pu en dresser pour cette époque un tableau consternant.

Le mal était d'abord au sommet. Négligence et corruption avaient réduit le Grand Arsenal (*Tersâne-i Âmire*) à une complète inefficacité. La plupart des postes y étaient occupés par des personnages étrangers à la mer, qui les avaient en fait achetés et les considéraient exclusivement comme des sources de revenus extorqués aux dépens de l'État. Les capitaines, pour leur part, ne songeaient qu'à rogner sur la paye et les rations de leurs matelots, notamment en omettant de déclarer les morts, ou sur l'équipement et l'entretien de leurs navires. La construction elle-même s'était beaucoup ralentie, et l'entretien des vaisseaux anciens était à peu près nul, au point qu'on en vit souvent qui sombraient au sortir du port. Plus grave peut-être : avec la quasi-disparition des renégats vénitiens, les progrès de la construction navale au cours du XVIII^e siècle furent totalement ignorés. Les navires restaient massifs et volumineux, encombrés de poupes trop élevées et excessivement chargées en superstructures, presque aussi larges que longs, avec des tirants d'eau qui leur interdisaient l'accès de la plupart des ports. Très difficiles à manœuvrer de façon coordonnée, ils ne pouvaient qu'être abandonnés à eux-mêmes au cours des combats. Enfin des défauts intrinsèques de fabrication (intervalle excessif entre les baux, qui conduisait à de fréquentes ruptures dans les tempêtes ; usage de bois trop tendre, choisi inconsidérément à cause de sa plus belle apparence ; calfatage insuffisant, qui provoquait des venues d'eau quasi permanentes) étaient à l'origine de fréquentes pertes en mer.

Les hommes ne valaient pas mieux. Du haut en bas de la hiérarchie, c'était un spectacle désolant :

« Le Capidan Pasha... quelquefois c'est un officier de mer, mais

communément il n'est pas plus marin que le Mimar Aga [l'architecte en chef] n'est Archimède... J'ai sçu que de mon Tems [1762-1765] un Coutellier qui fit un Cangiar [espèce d'arme courbe, à la fois poignard et couteau] qui plut au Grand Seigneur, il eut pour récompense le commandement d'un Vaisseau de Ligne ».

Les officiers étaient ainsi d'une profonde ignorance des conditions de la navigation. Il n'y avait souvent personne à bord qui fût capable de déterminer exactement une position, et beaucoup de navires n'osaient pas, jusqu'à la fin du siècle, se risquer hors de la vue des côtes.

« Le Rais ou Pilote qui est au Gouvernail est le dernier. C'est le plus souvent quelque vieux Esclave chrétien, et presque toujours le seul des Officiers qui s'entende à la Navigation... il est impossible de s'imaginer des Mariniers moins habiles... Ils aiment beaucoup mieux se faire échouer que de se sauver en pleine Mer. Aussi les Naufrages sont-ils très communs ».

Quant aux équipages, dont le recrutement était difficile, ils étaient devenus, avec le temps, une tourbe de plus en plus indisciplinée, de ruffians et de vagabonds, rebut de la société.

« Les Matelots... on est assez indifférent de quelle religion ils soient, Grecs, Arméniens ou Mahométans. Il n'y a pas longtemps qu'on trouvait avec facilité tel Nombre qu'on pouvait désirer pendant qu'on connivait à un petit commerce que les Matelots faisaient d'une isle à l'autre, et à leur retour à Constantinople, mais le présent Grand Seigneur l'ayant sévèrement défendu et rigoureusement puni, on rencontre de la difficulté de remplir le nombre des Matelots.

Les Leventis... plus connus encore par leur férocité, leurs débauches criminelles et par tous les vices déshonorants... Leur nombre peut monter à 8 000. Quoique ces Leventis soient présentement bien plus disciplinés qu'ils l'étaient jadis, ils ne laissent pas d'être encore bien redoutables aux

Isles et Places où la flotte ottomane touche ».

À Istanbul la terreur régnait ainsi dans les quartiers du port, où la population se barricadait prudemment. Enfin l'instabilité de ces équipages, liée au désarmement hivernal et au renouvellement d'une grande partie d'entre eux à chaque saison, empêchait tout entraînement efficace.

Les conditions à bord, enfin, étaient indescriptibles. La flotte ottomane de la grande époque avait eu au moins le mérite, qu'elle partageait avec les Barbaresques, d'une certaine austérité, source de légèreté et de mobilité (voir p. 222). Avec « l'embourgeoisement » de l'Empire, l'atmosphère avait bien changé. Elle était désormais à un certain confort, obtenu dans un laxisme total. De vastes secteurs, sur les vaisseaux, étaient délimités pour le capitaine et les principaux officiers, ce qui conduisait beaucoup d'hommes à dormir sur le pont, ou dans les soutes. Officiers et hommes se divisaient en petits groupes d'affinités pour leurs cuisines particulières, faites avec les vivres distribués à chaque homme au début de la campagne, ce qui multipliait les foyers, dans le plus grand désordre, et donc le danger des incendies, très fréquents.

« Les Matelots se louent à raison d'un tant avec une portion de Biscuit. Cet Arrangement conduit de nécessité à un abus très dangereux, savoir, que les Vaisseaux de Guerre n'ont aucune Cuisine générale pour tout l'Équipage. Cinq ou Six Matelots se joignent ensemble, font leur Provision et ont un petit Four et du Charbon en commun, et autant qu'il y a de ces Ordinaires, autant y a-t-il de ces Fours ; chacun prépare son manger à l'heure qu'il lui plaît, et si l'on y ajoute le grand usage qu'ils font de Caffé et de Tabac, on peut se convaincre que le Feu n'est guère éteint à bord d'un Vaisseau, et on peut conclure combien cela doit être dangereux ».

En outre des marchands installaient leurs boutiques sur le pont pour des approvisionnements supplémentaires variés. Les équipages se répartissaient d'autre part en clans de diverses nationalités et origines, qui

entretenaient des rapports d'hostilité, souvent violents, confinant à l'anarchie. L'armement enfin, profondément hétéroclite, comportait des canons de dimensions et calibres variés, stockés sans rationalité, et l'acheminement des munitions au combat, compliqué par tous les obstacles qui obstruaient l'intérieur des navires, était souvent presque impossible. Les canons, que l'encombrement des ponts intérieurs empêchait souvent d'y placer, étaient souvent installés sur le pont supérieur, malgré leur poids, ce qui affectait la stabilité, et ce seul facteur entraîna de nombreux naufrages [1150](#).

On comprend aisément ce que de tels bâtiments pouvaient donner au combat. On ne peut que reprendre l'analyse lucide donnée quelques décennies plus tard par un observateur avisé du redressement ultérieur :

« Avant la guerre terminée par le traité de Kaïnardji, la flotte turque, qui ne sortait du port de Constantinople que pendant les mois d'été pour croiser dans les mers de la Syrie et de l'Archipel, et pour purger ces parages des pirates qui ont encore la coutume de les infester, était composée de gros vaisseaux de guerre nommés caravelles et de frégates.

Ces caravelles avaient leur poupe surchargée d'une monstrueuse dunette, étaient hautes, courtes, mal grées, et ne pouvaient guère naviguer que dans la saison favorable choisie pour leur apparition dans ces mers. Les capitaines, pris parmi les valets du capitan-pacha ou des grands personnages du sérail et de la Porte, n'agissaient que comme simples passagers, et laissaient diriger toute la manœuvre par des pilotes provençaux ou grecs. Ces derniers, n'ayant à leur disposition que des matelots indociles, inexpérimentés et ramassés à la hâte dans toutes les rues de Constantinople, mettaient leur confiance dans des esclaves chrétiens tirés des bagnes, et surtout dans les matelots qui avaient été pris sur les corsaires de l'ordre de Malte. L'artillerie de ces vaisseaux, formée de canons de toute espèce de calibres et montés sur des affûts à longs flasques, souvent ne permettait pas de faire feu des deux bords.

Lorsqu'une de ces caravelles était attaquée, la confusion ne tardait pas à se mettre parmi les éléments bizarres qui composaient son équipage. Le

capitaine, ignorant, mais responsable sur sa tête de la conservation du bâtiment, reprenait alors le commandement, et se donnait beaucoup de mouvement pour tout confondre. Les matelots turcs étaient toujours prêts à crier à la trahison contre leurs camarades d'une autre religion, et surtout contre les nombreux esclaves qui exécutaient les manœuvres. Leurs cris menaçants se mêlaient aux plaintes des canonniers, à qui on apportait rarement les boulets et les gargousses convenables à leurs pièces. L'infortuné pilote, abasourdi par les vociférations et les menaces du capitaine et des matelots musulmans, ordonnait en tremblant la manœuvre, au milieu des poignards dirigés contre lui.

Dans cet état de choses, ces caravelles ne pouvaient faire qu'une faible résistance, quand elles étaient attaquées avec vigueur et intelligence. L'histoire des chevaliers de Malte nous présente des exemples nombreux d'énormes vaisseaux ottomans attaqués et pris par des bâtiments maltais qui n'avaient pas la sixième partie de leur force et de leur volume » [1151](#).

Le désastre de Çeşme, cependant, où la flotte fut détruite en quasi-totalité par une petite escadre russe provenant de la Baltique, en révélant brutalement cet état de décrépitude, provoqua un premier sursaut. Il fut pour l'essentiel l'œuvre de Hasan Cezayirli (Hasan « l'Algérien ») [1152](#). Né à Alger, issu des rangs des simples matelots, il s'était signalé, le jour de la grande défaite, par son éclatante bravoure. Son accession au rang de Capitan Pacha, pour la première fois en ce siècle, récompensait les mérites d'un homme certainement exceptionnel, et de grande expérience maritime, et non d'un courtisan. Son premier soin fut de rénover les constructions navales. Avec l'aide de deux ingénieurs français, Le Roy et Durest, il fit construire de nouveaux vaisseaux de type moderne. Les anciens navires, aux superstructures compliquées et abusives, furent abandonnés. En 1784 la flotte ottomane avait ainsi 22 navires de ligne et 15 frégates. Un observateur français de l'époque considérait que neuf d'entre eux seulement étaient en médiocre condition [1153](#). C'était un progrès substantiel ! Parallèlement en 1773 le Grand Vizir Halil Hamid Pacha fit créer une école de mathématiques, dirigée et encadrée par le Baron de Tott [1154](#) (aventurier hongrois au service de la France), le renégat anglais Kampel

(devenu Mustafa Ağa) et le Français Karmoran, pour la formation des jeunes officiers. Elle fut transformée en 1776 en une école d'ingénieurs, établie dans l'Arsenal, avec un Maître Supérieur (*Hoca*), qui fut Cezayirli Hasan Pacha lui-même. Réorganisée et développée à nouveau en 1783, avec des enseignants étrangers et autochtones, elle procura pour la première fois une formation régulière. À partir de 1787 un enseignement théorique de navigation fut ajouté à celui des mathématiques. Des officiers de marine française y enseignèrent et certains de leurs cours, traduits en turc, furent imprimés pour les élèves par les soins de l'Ambassade de France. Quelques améliorations furent ainsi apportées dans la tactique navale. En 1780 avaient été introduits des pavillons particuliers pour les différents navires. Ceci conduisit en 1786 à la signalisation par jeux de pavillons ¹¹⁵⁵. Enfin quelques efforts furent faits pour améliorer le recrutement des équipages et on construisit pour eux des baraquements dans l'Arsenal. Les succès furent cependant beaucoup moins sensibles sur le plan des personnels que sur celui de la construction. En ce qui concerne les officiers, le nombre des élèves de l'École Navale resta faible : ils n'étaient que dix dans la première promotion de 1776 et le chiffre n'augmenta guère. Les promotions continuèrent à être faites contre espèces sonnantes, malgré les efforts du Capitan Pacha. Les quelques éléments de valeur parmi les jeunes se découragèrent vite. La plus extrême indiscipline continua de régner parmi les hommes. Quelque 20 ans plus tard, on nous les décrit comme surtout préoccupés de consommer sans payer dans les tavernes d'Istanbul, où ils déclenchaient des bagarres, conduisant à mort d'homme, en toute impunité ¹¹⁵⁶. Le désordre à bord demeurait inchangé. Dans ses dernières années Hasan Pacha lui-même, sans doute convaincu de l'inanité de ses efforts et gagné par le milieu ambiant, avait réalisé une vaste fortune en acceptant des pots-de-vin, et était retourné aux errements qu'il avait naguère combattus ¹¹⁵⁷. Un observateur français a donné de cette évolution un raccourci pénétrant :

« Lorsque... la malheureuse issue du combat de Tcheshmè eut fait sentir au gouvernement ottoman les défauts des anciens vaisseaux et de leurs équipages, la construction des caravelles fut abandonnée. Les vaisseaux turcs prirent une forme qui se rapprochait de celle des vaisseaux

européens, mais leur armement, la composition de leurs équipages et l'ignorance des capitaines, n'éprouvèrent aucun changement... Les efforts continuels de l'infatigable Hassan Pacha ne servirent qu'à augmenter le nombre des navires et à perfectionner un peu le matériel de la marine. Mais quoiqu'il eût établi une école pour l'instruction des officiers et des casernes spacieuses pour le logement des galiondjis, les officiers continuèrent de croupir dans une honteuse ignorance, et les marins ne cessèrent pas d'être turbulents, féroces et indisciplinés » [1158](#).

Les impressions détaillées recueillies par les marins de l'escadre espagnole qui rendit visite à la Porte en 1784, observateurs expérimentés et attentifs [1159](#), n'étaient pas de nature différente. Ils avaient constaté quelques progrès dans la construction navale, grâce aux ingénieurs français et italiens, qui dirigeaient des chefs de chantiers et hommes de maîtrise presque tous grecs. Les charpentiers donnaient dans l'ensemble satisfaction. Mais les calfats étaient très inférieurs à leur tâche. Au total il y avait peu d'artillerie, et les coques restaient médiocres. Surtout ils déploraient la répugnance à modifier les anciens usages, sources d'innombrables abus. Le corps des officiers était inculte, les pilotes de haute mer absents, les navires ne s'éloignant guère des côtes et les pilotes, presque tous marins de commerce grecs, n'étant pas familiers avec les eaux au-delà de l'Archipel. Les capitaines n'hésitaient pas, lors de leurs croisières vers la Syrie et l'Égypte, à charger leurs navires de cargaisons commerciales, à leur profit [1160](#) (voir p. 285). À bord, la cohabitation restait difficile entre les marins grecs, payés 46 piastres par campagne et cantonnés à la proue, et les Turcs cantonnés à la poupe et payés 53 piastres [1161](#). Au total on restait encore bien près de la situation qui avait conduit au désastre de 1770.

Il fallut attendre en fait, pour voir apparaître des réformes sérieuses, le règne de Sélim III (1789-1807) [1162](#). L'œuvre maritime de ce « sultan éclairé » fut grandiose. Elle ne peut être comparée qu'à celle de Méhémet Ali créant, quelque 40 ans plus tard, la marine moderne égyptienne (voir plus loin p. 275). Dès 1791 Sélim avait ordonné que les navires fussent classés en catégories précises, que les capitaines fussent choisis seulement

parmi des hommes capables, en même temps que leurs soldes étaient augmentées en fonction de leurs responsabilités ¹¹⁶³. Mais le véritable point de départ de la rénovation fut l'élévation au rang de Capitan Pacha, à la place de Hasan, dès la fin de la guerre contre la Russie et l'Autriche (1792), d'un homme énergique et intelligent, en même temps instrument docile de son maître, Küçük Hüseyin (Hüseyin « le petit »). C'était un esclave géorgien qui avait été donné à Sélim pour le servir pendant sa première jeunesse et sa captivité. Il avait su lui plaire, était devenu son confident et son ami intime. Une de ses sœurs, esclave dans le sérail, avait, dit-on, révélé à l'héritier du trône un complot qui menaçait sa vie. La reconnaissance du nouveau sultan fut sans bornes. Outre la haute charge à laquelle il appela son favori, il lui fit épouser une de ses cousines. Le choix qu'il fit de lui pour diriger la marine témoigne de l'importance qu'il y attacha parmi ses autres nombreuses réformes. Cette confiance fut bien placée. « Sans connaissances, sans études,... un moment embarrassé lorsqu'il ne vit autour de lui aucun homme assez instruit pour l'éclairer et guider ses pas », homme de détails d'ailleurs, et de minutie, plus que de vues générales d'homme d'État, mais c'était sans doute bien ce qu'il fallait à ce poste et en cette conjoncture, dirigeant lui-même les travaux de l'arsenal pendant des journées entières, le nouveau responsable de la marine sut s'entourer des experts nécessaires et, en peu d'années, réussit de façon exemplaire ¹¹⁶⁴.

À partir de juillet 1792 une série de décrets vinrent ainsi réorganiser complètement le service naval. Une hiérarchie précise des grades fut pour la première fois établie, avec un mécanisme de promotions basées sur les mérites et l'ancienneté. Les soldes des officiers et des hommes furent doublées, avec une augmentation supplémentaire de 50 % pendant le service en campagne. Un régime de pensions de retraite pour grand âge ou incapacité acquise en service fut instauré. Des règles minutieuses furent introduites pour empêcher les détournements d'équipements ou de nourriture, avec tenue de registres et fournitures de reçus imposées aux capitaines. En même temps la pratique des cuisines et salles à manger individuelles à bord fut totalement abolie. Les repas furent assurés par des cuisiniers soldés préparant une nourriture commune, ce qui mettait fin à une des causes principales de confusion et de désordre. La pratique de

fournir à l'avance des rations à chaque homme pour la durée de la campagne fut corrélativement abandonnée et remplacée par la mise en place des provisions nécessaires entre les mains des capitaines. Introduit pour la première fois en 1794 sur un seul vaisseau à titre expérimental, le système fut étendu graduellement aux autres navires de la flotte ¹¹⁶⁵. Parallèlement à partir de 1793 furent réorganisés le recrutement et l'entraînement des marins. À l'époque le petit nombre de marins professionnels soldés de façon permanente avaient en fait cessé tout travail effectif ! Ils furent renvoyés et remplacés par de jeunes recrues volontaires, qui s'enrôlèrent à vie. En outre une conscription fut rétablie dans les provinces côtières de l'Égée, où les hommes ayant une expérience de la mer, soit comme pêcheurs, soit au commerce, furent recensés. 3 000 d'entre eux furent levés pour un service permanent soldé convenablement, dans la limite d'un individu par famille, l'achat d'un remplaçant étant possible. Les soldes annuelles furent payées désormais en trois termes. Un régime de promotions au mérite fut établi parmi ces hommes ¹¹⁶⁶.

Par ailleurs pendant l'été de 1793 tous les hommes servant à l'Arsenal d'Istanbul furent licenciés, et un nouveau recrutement organisé, à des conditions de salaire attractives pour les meilleurs artisans de la ville. Pour les charpentiers, dont le rassemblement s'avérait particulièrement difficile, fut créé un corps spécial de 500 artisans, auxquels s'ajoutaient 150 cloutiers et 40 apprentis, avec assimilation au grade d'officier dans la marine et un salaire journalier de 100 *akçe* (environ trois fois la paye d'un matelot). 200 calfats furent appelés d'Égypte, d'où provenait la plus grande partie de l'étoupe produite dans l'Empire, et organisés également en corps spécialisé au salaire très élevé de 80 *akçe*. Sur ces bases put être entrepris le renouveau de la construction navale, sous la direction de l'ingénieur français Le Brun, accompagné de cinq associés et assistants, qui restèrent au service du Sultan même pendant l'expédition française d'Égypte, jusqu'en 1804, et réussirent à former un nombre surprenant de bons professionnels locaux. D'autres spécialistes, des Anglais et des Suédois notamment, apportèrent leur concours. Malgré les dissensions qui s'élevaient parfois entre ces diverses nationalités, les résultats furent dans l'ensemble très satisfaisants. En même temps des chantiers navals furent restaurés en divers points de l'Empire, à Gemlik dans l'Est de la Marmara,

aux Dardanelles, dans les îles de Lemnos, Mytilène, Rhodes, à Bodrum sur la côte égéenne de l'Anatolie, à Eregli, Sinope et Sohum en mer Noire, ainsi que sur le Danube. Les bois, jadis obtenus par réquisition et ainsi de qualité souvent médiocre, furent achetés désormais aux prix du marché. Sur des modèles français furent alors construits 45 vaisseaux de ligne jusqu'en 1798, dont un de 122 canons, le plus gros que la flotte ottomane ait jamais possédé. Celle-ci s'éleva à 17 navires de ligne et 20 frégates ou corvettes en 1796, à 20 navires de ligne, 20 frégates et 14 corvettes en 1806, avec 5 navires supplémentaires alors en construction. En 1803 l'ambassadeur britannique rapportait à son gouvernement que la flotte ottomane était à cette époque « une des plus belles » qu'il ait jamais vues [1167](#). Enfin l'enseignement naval pour les élèves-officiers fut totalement réorganisé. Un nouveau bâtiment fut édifié pour lui en 1795, deux divisions séparées de navigation et de construction navale y furent établies, et l'enseignement pratique, qui jusque-là ne se donnait guère qu'après la sortie de l'école lors du premier embarquement, accompagna désormais la théorie pendant la scolarité [1168](#).

Tous ces développements, et cette expansion rapide, n'avaient cependant pas été sans provoquer des difficultés et des frictions parmi les divers responsables des différents secteurs, en particulier par manque de précision quant aux compétences respectives du Capitan Pacha et du Chef de l'Arsenal. En 1804-1805 l'œuvre de Sélim fut parachevée par une série de règlements administratifs qui affectèrent l'ensemble de la marine, pour laquelle un ministère indépendant fut établi pour la première fois. Un Superintendant des Affaires Navales remplaça le Chef de l'Arsenal. L'Amirauté reçut une trésorerie particulière. Les affaires militaires proprement dites, de la compétence du Capitan Pacha, furent soigneusement distinguées de toutes les affaires proprement administratives. Hiérarchie, grades et soldes furent à nouveau fixées pour les officiers et pour les hommes, et ces dernières relevées à nouveau par rapport au barème de 1795. S'ajoutèrent des innovations proprement militaires : constitution d'un corps d'officiers instructeurs, chargés en même temps du maintien de la discipline dans les ports ; création d'un corps régulier de fusiliers-marins, sur le modèle des nouvelles forces de terre (*nizâm-i cedîd*) qu'on venait d'instituer par contraste avec les

janissaires ; établissement enfin d'un service de santé navale en 1806, aussi bien à l'Arsenal qu'à la mer, pour lequel furent appelés des instructeurs italiens [1169](#).

Les efforts de Sélim avaient-ils mis la flotte turque au niveau de celles de l'Europe ? Ce n'était pas encore totalement vrai. Si l'équilibre était certainement réalisé, parfois même avec un avantage pour les Ottomans, en ce qui concerne les matériels, il l'était encore beaucoup moins au niveau des équipages. Lors du combat de juin 1807 entre la flotte turque et la flotte russe à la sortie des Dardanelles

« Les deux flottes étaient à peu près d'égale force. Les vaisseaux turcs mieux construits manœuvraient avec plus de facilité. Les équipages russes mieux composés étaient plus expérimentés et dociles » [1170](#).

Les Russes eurent le dessus. Mais le résultat était cependant honorable, surtout quand on le compare au désastre de Çeşme. En fait tous les observateurs étrangers de l'époque ont parlé avec admiration des réformes de Sélim III. Elles réussirent apparemment de façon exemplaire. On a remarqué [1171](#) que ce fut le domaine où les efforts du « sultan éclairé » pour restaurer l'Empire rencontrèrent le moins d'obstacles, et où les nouveautés furent le mieux acceptées, alors que les changements dans l'armée de terre se heurtaient à des résistances opiniâtres, notamment de la part des forces traditionnelles et en premier lieu des janissaires. On peut le comprendre aisément. La marine restait précisément, on l'a vu, dans la société ottomane, un secteur marginal, qui n'intéressait que faiblement la masse de la population. Celle-ci n'avait aucune raison de s'opposer à sa reconstruction. Dissolutions, licenciements d'éléments corrompus ou stériles, s'opérèrent sans douleurs. Une occidentalisation accélérée put être introduite sans contradictions majeures. La « greffe maritime » allait-elle donc « prendre » réellement et durablement, pour la première fois, dans une société musulmane ? En fait la « fusée » retomba aussi vite qu'elle s'était élevée. Une fois disparus les deux grands inspireurs, le Sultan et

son fidèle Küçük Hüseyin Pacha, qui tenaient tout l'édifice à bout de bras, la négligence, la gabegie, le laxisme, reprirent vite leurs droits.

« La mort de Cutchuk Husseyn et surtout la disparition du sultan Sélim avait fait retomber la marine dans son état primitif de faiblesse et de langueur. Les matériaux étaient devenus rares ; les établissements d'instruction avaient été négligés ; les marins ou galiondjis avaient repris leur vie licencieuse ; l'argent manquant, les constructions nouvelles ne suffirent plus pour remplacer les vides que la main destructrice du temps causa promptement parmi ces machines si périssables et si fragiles »,

écrivait en 1819 Juchereau de Saint-Denys qui, admis au service de la Sublime Porte en 1803, et nommé inspecteur en chef du génie militaire ottoman en 1807, avant de regagner la France en 1809 après la mort de Sélim, avait été un témoin enthousiaste de son œuvre ¹¹⁷². Les réformes et l'organisation du grand rénovateur subsistèrent, mais très vite ce ne fut plus qu'un cadre vide, à l'intérieur duquel la marine retomba en quelques années à un niveau qui n'était guère supérieur à celui du XVIII^e siècle.

De ces déficiences, la guerre de l'indépendance de la Grèce fut un révélateur impitoyable. La révolte fit d'abord perdre à la marine ottomane, du jour au lendemain, les marins grecs qui constituaient de loin la meilleure partie de ses équipages ; par-dessus tout les gens d'Hydra, Spetzia et Psara, les trois îles « neferlides » ou « nautiques » qui, en échange de leurs contingents, jouissaient de privilèges spéciaux et d'une demi-autonomie qui assurait la prospérité de leur commerce, alors très florissant, particulièrement à Hydra qui avait beaucoup profité de la situation créée en Méditerranée au détriment de la marine française par les guerres de la Révolution et de l'Empire. Ayant encore servi dans la flotte du Capitan Pacha contre les flottilles d'Ali de Janina en 1820, ils abandonnent les Turcs dès avril 1821, entraînant à leur suite tous les marins de l'Archipel ¹¹⁷³. L'Égée fut rapidement en état de blocus, et le commerce d'Istanbul paralysé. La marine turque en 1821 comportait cependant 4 trinquarts de 124 et 110 canons, auxquels s'ajoutaient 3 vaisseaux de 80 et 12 de 74 canons, 2 frégates de 50 et 6 de 48, 5 corvettes

de 24 et 32, 6 bricks de 12 à 16 et de nombreux bâtiments légers. C'était une force considérable, d'une conception et d'une construction excellentes, et le capitaine de vaisseau français Boniface, qui eut l'occasion de la visiter, déclarait que certaines unités lui paraissaient supérieures aux types équivalents de la marine française [1174](#). La tenue au mouillage était bonne. Les 30 000 combattants qui devaient monter cette flotte étaient de qualité. Mais ce magnifique instrument de domination et d'ostentation n'était en fait aucunement prêt à la guerre, et surtout était incapable de naviguer sans les marins grecs. Il fallut avoir recours à des étrangers, particulièrement des Slaves d'Illyrie et de Dalmatie, bons marins sans doute, mais peu motivés et mal commandés par des amiraux « hommes d'État » sans expérience maritime. Lorsque la flotte ottomane sortit des Dardanelles au début de mai

« Ses équipages... consistaient alors en galériens tirés du bagne de Constantinople, en hommes de tous métiers ramassés dans les rues de cette capitale, en musiciens et joueurs de marionnettes qui, inutiles dans les manœuvres, encombraient les entreponts » [1175](#).

Seule la division algérienne, dans cette escadre tumultueuse et désordonnée, était relativement mobile et efficace [1176](#). Toute cette baudruche s'effondra immédiatement ; les brûlots grecs, habilement conduits, incendièrent à plaisir les lourds vaisseaux du Sultan, et les Grecs furent rapidement les maîtres absolus de la mer [1177](#). Ils le restèrent pratiquement pendant toute la durée de la guerre, en face de ce qui ne fut jamais qu'un ramassis incontrôlable [1178](#). La nouvelle tactique inaugurée en 1823 par le Capitan Pacha Hüsrev, qui arma exclusivement des bâtiments légers, ne réussit pas davantage [1179](#). L'aide de la flotte égyptienne, de tenue encore très traditionnelle à l'époque, ne fut que de peu de secours, et les brûlots grecs continuèrent à disperser facilement, et à détruire souvent, les flottes musulmanes combinées [1180](#). En 1825 la flotte turco-égyptienne « mal ralliée et plus mal commandée encore, couvrant un espace de 4 à 5 lieues », d'après l'amiral français Rigny, fut en grande partie détruite devant Modon après des évolutions « d'une maladresse incomparable » et

des engagements où les Turcs « tiraient leurs bordées entières au hasard », ce qui explique que les Grecs « sortirent de canonnades furieuses sans avarie apparente » [1181](#). Il est vrai que le perspicace observateur autrichien Prokesh dépeignait Hüsrev Pacha, qu'il rencontra à l'époque, comme

« un vieux gentil, de qui la physionomie laisse transpirer la bienveillance, un Turc, sans beaucoup d'instruction, habitué aux formes lentes et complètement aux mains de son entourage [1182](#) ».

Il n'y avait certes pas grand-chose à attendre de lui au combat. Cette année-là à Istanbul on en était réduit à embaucher des marins étrangers à la solde énorme de 500 piastres pour 6 mois [1183](#). Navarin ne fut que l'aboutissement ultime de six longues années d'effroyable incompétence. Entrant dans le port d'Alexandrie le 28 février 1828 sur la corvette française *La Bayadère*, l'élève de marine A. Mutterse en avait encore été le témoin scandalisé :

« Nous avons vu une frégate turque qui revient de Navarin. C'est un véritable charivari, l'équipage paraît n'avoir aucune discipline, il y règne le plus grand désordre. On n'entend toute la journée que des cris et du tumulte » [1184](#).

C'est bien sur la mer, et par la mer, que la Grèce s'était libérée. Les observateurs de l'époque ne s'y sont pas trompés :

« La flotte ottomane eût-elle été commandée par un homme d'énergie, qu'elle aurait changé la face de la guerre »,

écrivait Adolphus Slade au lendemain de ces événements [1185](#), et

Juchereau renchérisait quelques années plus tard :

« C'en était fait du sort de la Grèce si les flottes ottomanes avaient été conduites avec habileté et employées avec sagesse » [1186](#).

Moins d'un quart de siècle après la mort de Sélim III, son immense effort réformateur avait débouché sur un échec total.

La situation ne s'améliora pas après Navarin. Certes la flotte fut reconstituée, et les constructions régulières reprises :

« Loin de se laisser décourager par cette catastrophe inattendue, le monarque ottoman fit reprendre avec un nouveau zèle les travaux de ses chantiers maritimes, et bientôt la marine turque fut aussi nombreuse et aussi belle qu'auparavant »,

écrivait peu d'années plus tard Juchereau de Saint-Denys [1187](#). En 1838 la flotte impériale comptait 18 vaisseaux de ligne, 25 frégates, 6 corvettes et 25 petits bâtiments [1188](#). Mais tandis que Méhémet Ali, en peu d'années, créait de toutes pièces, à cette même époque, une marine moderne capable de faire bonne figure même aux yeux des observateurs européens (voir plus loin p. 275 *sqq*), et qui était de toute façon très supérieure techniquement et humainement à la flotte ottomane, le lent pourrissement de celle-ci continuait. Certes l'ostentation restait de rigueur, avec le fétichisme musulman de la propreté. Un officier anglais notait en 1829 que les navires étaient propres, plus propres en moyenne que les navires chrétiens, et que leur pont était lavé chaque matin [1189](#). Mais le même, après un nouveau séjour en Méditerranée en 1834-1836, discernait bien, sous les apparences, la réalité cachée :

« On voit à Constantinople de magnifiques bâtiments de guerre... parmi les plus belles machines navales qu'on puisse voir, et plus d'un homme étranger à la science maritime, après avoir observé leurs qualités extérieures, a pris une opinion très exagérée de la marine turque. Mais ses

canons semblaient uniquement destinés à recevoir un beau poli, ses ponts à être frottés, ses flancs à être peints soigneusement. Ces navires semblent propres à soutenir tous les travaux de la navigation en Méditerranée, mais quand on cherche l'âme qui doit les mettre en mouvement, on les trouve au-dessous de toute comparaison » [1190](#).

L'équipement, en fait, laissait fort à désirer. En 1832 aucun des bâtiments de la marine ottomane n'était complètement gréé et prêt à prendre la mer à l'exception des deux vaisseaux à trois ponts qui portaient les pavillons du Capitan Pacha et de son second le Capitan Bey [1191](#). Mais comme toujours les déficiences étaient dues avant tout aux hommes. Les chefs restaient des incapables et des ignorants, toujours étrangers dans leurs origines au milieu maritime. C'était le cas d'abord au plus haut niveau, celui du commandement suprême. Juchereau écrivait que

« Les fonctions de capitan-pacha ont continué à être confiées à des intrigants du sérail, à des hommes tout à fait étrangers à la profession navale, tandis que cet emploi, de la plus haute importance, ne devrait appartenir qu'à des officiers généraux honorables par leurs anciens services comme marins, et ayant donné par leur conduite des preuves certaines de leurs talents et de leur fidélité » [1192](#).

C'est ainsi qu'en 1829 le Capitan Pacha Tahir en était encore, en matière de connaissances géographiques, au niveau de la science arabe médiévale. Demandant à un officier britannique, qu'il accueillait sur son vaisseau, s'il avait navigué aux Indes, il s'informait auprès de lui de l'île où les hommes ont deux têtes [1193](#) ! Sur Halil Pacha, qui commandait la flotte en 1833, le grand ingénieur français Cerisy, qui construisait à cette époque la flotte de Méhémet Ali (voir plus loin p. 278), ne trouvait à émettre qu'un jugement lapidaire et péremptoire :

« Comme amiral on peut dire que c'est un âne » [1194](#).

Quant aux commandants de navire, ils ne valaient pas mieux. Le même Juchereau constatait que

« Les emplois d'amiraux et de capitaines de vaisseaux, qui devraient être également la récompense du talent et des services maritimes, sans exclusion des chrétiens, sont encore donnés à des étrangers à la profession de marin » [1195](#).

On voyait en effet de singulières promotions. Un batelier du Bosphore s'était vu, vers 1835, nommé lieutenant sur le vaisseau amiral *Mahmoudieh*. Encore pouvait-on supposer qu'il n'avait pas de répulsion pour la mer, et qu'il avait acquis, sur les eaux parfois tumultueuses du détroit, une certaine accoutumance. Mais le même observateur remarquait avec stupéfaction qu'un officier de cavalerie était passé à l'état-major naval, sans rien y comprendre, pour la seule raison que son nom, *Bahrî*, signifiait « la mer » (ou plutôt « le marin ») [1196](#). En 1829 le même officier britannique avait sympathisé avec un certain Nouri Bey, qui, de page du sérail, était devenu en six mois capitaine de frégate ! Il est vrai que cet homme intelligent, conscient de ses insuffisances, estimait lui-même absurde d'avoir été appelé à ce poste, et de faire commander des navires par des hommes de terre [1197](#). Il y avait bien une école navale, dans l'île de Halki, près d'Istanbul, mais en 1837 elle avait été supprimée

« pour cause de familiarités entre les maîtres et les élèves, beaucoup trop évidentes, même pour les mœurs de l'Orient d'alors. Le mal ne fut pas grand, l'enseignement se bornant à psalmodier en commun les théorèmes ou les préceptes nautiques [1198](#) ».

Et c'est sans doute avec quelque optimisme que Juchereau écrivait, de loin, en 1844, que « l'école de marine... a reçu une nouvelle organisation qui l'a mise dans le cas de pouvoir fournir des officiers instruits pour le service des bâtiments de l'État [1199](#) ». Le premier manuel de marine imprimé à Istanbul, en 1849, ne sera en fait encore que la pure et simple reproduction du *Bahriye Kânunnâmesi* de 1804-1805 (voir plus haut p. 263), essentiellement administratif, qui était jusque-là resté manuscrit [1200](#). Les équipages, enfin, étaient toujours le même ramassis d'hommes de toute espèce n'ayant jamais vu la mer [1201](#). Les meilleurs éléments y étaient encore les « quelques Grecs, quelques Francs », et même les 60 Cosaques au service du Sultan que le capitaine britannique Adolphus Slade vit en 1829 parmi les 1 400 hommes du vaisseau amiral [1202](#). Le même écrivait en 1837 que

« sur les 1 200 hommes d'un vaisseau de premier rang, à peine 100 seraient classés parmi nous au-dessus des mousses de première classe [1203](#) ».

Aussi n'y a-t-il pas lieu de s'étonner, dans ces conditions, du spectacle déplorable qu'offraient les croisières. Le récit de celle que fit en 1829 le même Adolphus Slade avec le Capitan Pacha Tahir en mer Noire est édifiant à ce sujet. Bien que le pilote du vaisseau amiral fût un Ragusain (qui avait été celui de la frégate de Tahir Pacha à Navarin) [1204](#), ce ne furent qu'évolutions et manœuvres désordonnées [1205](#), navires perdant la ligne [1206](#). L'officier de quart n'ayant pas vu un grain qui arrivait, l'hôte anglais dut prendre sur lui de faire amener les voiles [1207](#). Et celui-ci pouvait conclure que même le *Selimiye* (vaisseau amiral à trois ponts) aurait été de prise facile pour une simple frégate britannique [1208](#). Tahir Pacha, pourtant, n'hésitait pas, pour faire régner la discipline, à bâtonner lui-même deux capitaines de corvette qui avaient été lents à obéir, estimant que c'était son privilège de supérieur de le faire [1209](#). Dans les affrontements en Méditerranée avec la flotte égyptienne, les Ottomans ne faisaient pas meilleure figure. Passablement établies pendant la journée, les lignes se rompaient chaque nuit, les vaisseaux ne pouvant naviguer de conserve, et

chaque matinée devait être employée à les reformer [1210](#). Il est vrai que le désarmement hivernal, qui restait la règle, n'était guère propre à l'entraînement des équipages. Pendant l'hiver de 1832-1833, tandis que l'escadre ottomane était à Lampsaque pour être, du moins en apparence, prête à marcher contre les Égyptiens

« plus de 1 000 hommes des équipages moururent de froid et de faim... faute de précautions convenables, les équipages turcs étant en principe « embarqués » en casernes terrestres durant la mauvaise saison [1211](#) ».

Aussi le jugement global des observateurs étrangers, à cette époque, restait-il sans appel. Adolphus Slade, constatant en 1837 que

« cette marine est remarquable sous le rapport de la magnificence de la construction. Le *Mahmoudieh* est plus vaste de 600 tonneaux que le *Caledonia*, vaisseau amiral de Rowley [commandant l'escadre britannique de la Méditerranée], et dans toutes les classes de vaisseaux le Sultan peut montrer un bâtiment comparable aux meilleurs des nôtres, les plus récents sous le rapport de la marche rapide, et plusieurs de nos perfectionnements récents sont de vieille date chez eux »,

ajoutait immédiatement que néanmoins

« Trois de nos vaisseaux de guerre et trois frégates suffiraient amplement à faire tête à toute la flotte turque » [1212](#).

Un auteur anonyme français, quelques années plus tard, était encore plus pessimiste, et jugeait le cas désespéré :

« À l'heure qu'il est la Turquie possède une vingtaine de vaisseaux et de frégates qui composent une flotte assez nombreuse et presque redoutable, si l'on ne voit que le matériel et l'apparence, mais, en réalité, peu puissante

par suite de l'infériorité du personnel. À aucune époque les Turcs n'ont été de bons marins : ce n'est pas maintenant qu'ils le deviendront » [1213](#).

Ce thème va devenir, dans la seconde moitié du XIX^e siècle, un véritable *leitmotiv* chez les auteurs d'Occident, prenant souvent des formes abusivement méchantes. En 1874 un nouvelliste français, dans un récit (« La maison du bey ») qui se passe à Smyrne, écrit, à propos d'une dame turque tombée à la mer par suite de l'effondrement d'une jetée et qu'un vieux gardien, en pantalons bouffants, essaie vainement de repêcher, que

« Les Turcs sont les gens du monde les moins propres à se tirer d'affaire au milieu de l'eau salée ; celui-là par extraordinaire eût-il su nager, que ses larges pantalons eussent rendu ses efforts à peu près inutiles » [1214](#).

Cette dérision était très excessive. Il y eut, depuis cette époque des « Réformes », de louables efforts de modernisation. En 1874 paraît à Istanbul le premier traité moderne de navigation en turc : la *Gemicilik fenni* (« Science de la navigation ») d'Ismail Hakki, enseignant à l'École Navale, synthèse de trois manuels anglais. Il sera suivi en 1887-1888 de la *Fenni harb-i bahrî* (« Science de la guerre sur mer ») de Mehmed Aksarayli, plus spécialement vouée à la tactique navale [1215](#). Et l'on a compté chez les Turcs, comme ailleurs, de remarquables vocations maritimes individuelles. Mais les soubresauts ne cessaient d'alterner avec de funestes relâchements, sans véritable continuité des efforts. Dans ces vicissitudes, la dilection, ou la répulsion, des sultans successifs pour la mer, fut un élément primordial. Abd-ül-Aziz (1861-1876) avait été profondément choqué, dans sa jeunesse, par la destruction de la flotte turque par les Russes à Sinope en 1853. Aussi la marine fut-elle pour lui un objet favori. Plus de vingt cuirassés furent acquis sous son règne depuis 1864. Malgré un personnel à l'esprit souvent défaillant, qu'on devait encore compléter par de nombreux Chrétiens grecs, et bien que l'Anglais Hobart Pacha, qui prit en charge l'école navale de Halki en 1867, se soit montré certainement inférieur à la tâche, puisqu'un observateur anglais lui-même notait en 1877 que « les officiers n'ont pas un entraînement suffisant pour les rendre efficaces », le Sultan laissa à sa mort en 1876 une marine qui était la troisième en Europe

au moins quant au nombre et à l'armement de ses vaisseaux [1216](#).

Son efficacité ne fut pas pour autant à la mesure des sommes dépensées. Bien qu'elle fût, avec un total de 17 cuirassés, très supérieure à la flotte russe dans son ensemble (et à plus forte raison à celle de la mer Noire, très modeste), elle rendit fort peu de services pendant la guerre de 1877-1878, qui entraîna un recul décisif de la puissance ottomane. Elle ne réussit pas, avec ses monitors, à défendre la ligne du Danube, et ne put assurer en mer Noire un blocus réel des côtes russes. Les bombardements qu'elle effectua sur des villes ouvertes de la côte roumaine ou de Crimée firent « plus de bruit que de mal ». Des désastres nombreux mirent en lumière la cruelle insuffisance du commandement et des équipages (malgré la présence d'un certain nombre d'officiers et de mécaniciens anglais) : destruction de deux monitors sur le Danube par les batteries russes de terre ou par des torpilleurs ; capture de deux autres avec leurs équipages à Nicopoli lors de la chute de la ville ; exploits des corsaires russes (bâtiments de commerce armés) en mer Noire, comme par exemple la prise du grand vapeur transport de troupes *Mersin* avec à son bord 780 hommes de renforts pour le Caucase. Son seul rôle positif fut cependant de permettre tant bien que mal les communications en mer Noire avec les forces du Caucase et de protéger Batoum jusqu'à la fin de la guerre. On comprend qu'un chroniqueur du *Daily News* ait pu écrire alors que « la Turquie est la puissance navale la plus stupide que le monde ait jamais vue » [1217](#).

De ses efforts pour la marine, Abd-ül-Aziz avait été récompensé par le rôle qu'elle joua dans sa déposition. Échaudé et maladivement craintif, son successeur Abd-ül-Hamid en fit au contraire l'objet de ses soupçons et de sa haine. Elle atteignit à nouveau sous son règne un état invraisemblable de dégradation. En 1897 un observateur français rapportait comment, pour les besoins du Palais, son ministre Agop Pacha

« a poussé le dévouement jusqu'à vendre les provisions de ses arsenaux, puis le matériel de sa flotte : dans la Corne d'Or, on peut voir des bateaux armés, dont les hélices et les machines ont été vendues pour faire de l'argent ».

Lorsque chancelier allemand Bülow se rendit en Turquie en 1898 il en fut profondément scandalisé, et nous en a laissé un savoureux témoignage :

« Le ministre de la marine Hassan Pacha passait pour le plus grand voleur de tous les fonctionnaires turcs, ce qui est beaucoup dire, mais jouissait de la faveur particulière de son maître, parce qu'il faisait tout son possible pour ruiner de fond en comble la flotte turque. J'ai vu à Kiel un vaisseau de guerre y demeurer des années. Si j'ai bon souvenir il était venu remettre à l'Empereur un cadeau du Sultan. Il ne pouvait s'en retourner, le capitaine n'ayant pas d'argent pour se fournir de charbon et de vivres. Les matelots n'obtenaient même pas leur modeste solde. Les pauvres diables cherchèrent, pour ne pas mourir de faim, à gagner quelques sous comme ouvriers agricoles dans les propriétés environnantes du Holstein » [1218](#).

En septembre 1897, au moment des affaires de Crète, l'observateur français précédemment cité ne voyait, dans la baie de la Sude, que

« trois frégates turques, alourdies par l'âge et par les infortunes. Rongées de pourriture, poussives, les malheureuses frégates ne demandaient qu'à dormir leur dernier sommeil [788](#) ».

La situation n'était pas différente en 1911 lors de la guerre italo-turque. La flotte ottomane, avec ses trois cuirassés (dont le meilleur datait de 1891), ses 5 croiseurs-cuirassés et ses 2 croiseurs protégés, était hors d'état de combattre avec la flotte italienne, et n'eut d'autre objectif que de s'enfermer à l'abri dans les Dardanelles, sans tenter à aucun moment d'inquiéter les transports italiens vers la Libye ou de s'opposer à l'occupation de Rhodes et des îles turques de la basse Égée [1219](#). Le gouvernement jeune-turc sembla alors se résoudre à un nouvel effort naval. Dans les plans d'alliance avec l'Allemagne et l'Autriche contre la Russie, et d'invasion au Caucase, la sécurité de la route maritime d'Istanbul à Trébizonde, pour rendre possible l'envoi des troupes de cette dernière ville

vers Erzurum, était indispensable, et nécessitait la maîtrise de la mer Noire. Une souscription populaire fut ouverte en 1911 et 1912, dans toute l'Anatolie et même dans tout l'Islam, et permit de commander en Grande-Bretagne deux dreadnoughts ultra-modernes, dont le premier, le *Reşadiye*, devait être livré en juillet 1914, et le second quelques semaines plus tard. Leur réquisition au moment de la guerre par le gouvernement britannique, suivie de l'échappée du *Goeben* (voir p. 305 « Aventures de mer. 9 »), furent des facteurs déterminants de l'entrée en guerre, si lourde de conséquences, de la Turquie dans la Première Guerre mondiale [1220](#).

UNE MONOMANIE MARITIME : MÉHÉMET ALI ET LA MARINE ÉGYPTIENNE [1221](#)

De ces cycles sans cesse renouvelés, de ces volontés maritimes sans lendemain, la marine égyptienne sous Méhémet Ali offre un extraordinaire exemple. Ce fut un rêve, grandiose et émouvant, qui eût été digne d'une meilleure fin. Il exprima la passion d'un seul homme, exceptionnel il est vrai, qui y consacra pendant une décennie une grande part du fruit de l'activité de tout son peuple, enrégimenté dans un immense effort.

Tout vint en effet de lui, et de l'emprise que la mer prit de bonne heure sur cette nature d'élite, emprise exclusive au point que le consul français Mimaut pouvait parler à son propos, en 1830, d'« une espèce de monomanie [1222](#) ». Les origines de cette passion sont en fait très largement obscures, comme le sont les jeunes années elles-mêmes de ce Turc né à Kavalla, sur la rive de l'Égée, vers 1769, et qui s'était en tout cas certainement familiarisé dès son jeune âge avec la Méditerranée, comme navigateur sûrement, peut-être comme armateur, et surtout depuis 1787 comme exportateur de tabac, dont toute l'activité était liée à ce commerce, pour lequel il avait bénéficié des entretiens et des connaissances du capitaine marseillais Lion [1223](#). Toute sa vie en fut profondément marquée. Au cœur de cet État terrien et paysan par excellence qu'est celui de la vallée du Nil, son comportement quotidien en garda une empreinte indélébile. On l'a dépeint, dans son âge mûr, se promenant de long en large dans sa grande salle, ce qu'il appelait lui-même « faire des bordées » [1224](#). À Alexandrie, qui fut toujours son séjour préféré, et où il avait fait bâtir dès

1811 un palais où il prenait des bains de mer ¹²²⁵, il se fit construire au-dessus des eaux, en 1830, un petit kiosque en bois, qu'il nommait sa « salle de bains », qui s'élevait sur une jetée avancée de 300 à 400 pieds dans la mer, presque à fleur d'eau, où il vivait le plus souvent, contemplant son arsenal et ses escadres ¹²²⁶. Quand il eut une marine puissante, il aima toujours la vie à bord. Il assistait aux lancements avec une véritable allégresse. Lorsque son habileté et son audace l'eurent porté à la tête de l'Égypte, il ne cessa de mettre au premier plan de ses préoccupations la nécessité de créer, avec une marine, l'instrument d'une existence autonome du pays, dont l'expédition française de 1798, et même l'échec des Anglais en 1807, avaient fait cruellement ressentir la vulnérabilité aux entreprises extérieures.

Les débuts, certes, furent modestes, comme l'étaient alors les moyens. Il fallut partir de rien. Les Mamelouks n'avaient plus, à la fin du XVIII^e siècle, que quelques chaloupes et chébecs sur le fleuve, montés d'ailleurs essentiellement par des Francs. Le premier soin fut, en 1804-1805, de reconstituer cette flottille du Nil, pour laquelle il eut recours aux procédés traditionnels, remontant aux Omayyades et aux Abbassides (voir p. 57), à savoir la presse parmi des populations paysannes sans aucune expérience nautique. Les paysans des environs de Guizeh qu'on réquisitionnait dans ce but en 1810 restaient en prison jusqu'au jour de l'appareillage ¹²²⁷. Ce fut ensuite une première marine en mer Rouge où la lutte contre les Ouahhâbites, et leurs pirates, nécessita le démontage, et le transport à dos de chameau, d'une quinzaine de petits bâtiments de 100 à 150 tonneaux, remontés à Suez. Une véritable bataille navale put ainsi avoir lieu devant Yanbo en 1811. Il avait même été question d'y envoyer la frégate *Africa*, armée à Londres en 1810 à partir d'une coque marchande construite à Alexandrie, mais les autorités anglaises, soucieuses de conserver le monopole de toute présence navale importante en mer Rouge, réussirent à empêcher son périple projeté autour du continent africain, en échange de quoi ils remirent à neuf le bâtiment, qui fut le premier véritable navire de guerre égyptien ¹²²⁸. De toute façon à la reprise du trafic commercial vers les Indes en 1816 la suprématie des Anglais dans ces eaux fut totale, le projet d'achat d'un navire de 600 tonneaux n'aboutit pas, et le vice-roi d'Égypte se contenta de se faire, de ce côté, armateur ¹²²⁹. La troisième

étape, à partir du réveil économique de l'Égypte qui s'accélère dans les années 1816-1820 et de l'accroissement des exportations de grains d'abord, puis de coton, fut le développement d'une marine de commerce. Dès 1812 les transports vers Istanbul furent confiés à des navires du vice-roi, et il encouragea ses parents et ses familiers à se faire armateurs ¹²³⁰. La constitution d'une marine de guerre, enfin, fut d'abord la conséquence directe de la révolte grecque. L'Égypte, encore fidèle vassale de la Porte, prit sa part de l'effort commun. Dès 1821 elle armait une escadre, encore bien modeste, comprenant 15 unités (1 frégate, 5 corvettes, 8 bricks), dont quatre achetées en Europe, avec un total de 3 000 hommes à bord, qui n'étaient cependant qu'un ramassis d'Européens et de Grecs, « de fellahs et de nègres », et qui ne comportait guère dans ses cadres qu'un seul véritable marin, un ancien capitaine corsaire du nom de Giustiniani ¹²³¹. Jusqu'en 1824 la marine égyptienne n'est qu'une auxiliaire de la marine ottomane, et ne s'en distingue pratiquement pas dans ses composantes comme dans ses insuffisances ¹²³². Ses navires, très largement affrétés en Europe, sont le plus souvent commandés par des capitaines issus des Barbaresques. Elle n'est pas pour autant numériquement négligeable et sa croissance est régulière : 24 navires en 1822, dont 3 frégates, avec un total de 549 canons, sans compter 35 à 43 navires affrétés, dont 6 anglais ¹²³³ ; 29 navires en 1823, avec 546 canons, dont 2 frégates et 3 bricks sous commandement algérien ¹²³⁴ ; 59 navires, avec 70 à 80 unités de transport, en 1824, pour l'expédition de Morée ¹²³⁵. En pleine guerre de l'indépendance grecque, les habitants des îles de Carpathos et de Simi lui fournissent encore des contingents de marins ¹²³⁶. Elle a cependant été constituée en unité autonome en 1824, prélude aux développements ultérieurs. Mais Ibrâhîm, fils de Méhémet Ali, dans un entretien avec le capitaine de vaisseau français Drouhault, reconnaît encore cette année-là

« quelle tâche c'était de mener une marine où tous ignoraient les premières règles du métier, qu'il était réduit à donner le commandement à qui s'offrait pour l'exercer ¹²³⁷ ».

Pendant toute cette période en effet, tandis que la quasi-totalité des navires de quelque importance étaient acquis en Europe, les cadres, inversement, d'origine essentiellement locale, se révélaient encore lamentablement insuffisants. Le premier « amiral », Ismaïl Djebaltar, n'était guère plus qu'un capitaine au commerce, et son successeur Moharrem, gendre de Méhémet Ali, n'avait été qu'un personnage représentatif. Le ramassis hétéroclite que constituait la flotte turco-égyptienne, encombrée de transports affrétés en Europe et commandés par des Chrétiens, se révéla incapable de venir à bout des redoutables marins des îles grecques et de leurs brûlots, à plus forte raison d'affronter les flottes européennes, qui l'anéantirent à Navarin en 1827 [1238](#).

Ce fut le tournant décisif. Désormais devenu pratiquement indépendant de la Turquie, à laquelle il va bientôt s'opposer en des conflits sanglants, Méhémet Ali va orienter ses efforts vers la création d'une marine moderne, dont il avait reconnu la nécessité comme instrument de sa grande politique. Et son objectif, très sérieusement, sera de faire de la marine égyptienne la quatrième de l'Europe en puissance, très supérieure en tout cas à celle du Sultan [1239](#).

Il mit en œuvre pour cela des moyens considérables. Ce furent d'abord des hommes de haut niveau. L'amiral Osmân Nouredine, éduqué en Europe, introducteur de nombreux perfectionnements techniques aux chantiers du Nil à Boulaq, fut le premier, en 1828, à tenir convenablement le poste. Surtout on eut recours à des instructeurs européens de qualité, essentiellement des officiers de marine français retraités ou démissionnaires, mais parfois détachés avec l'accord du gouvernement de Paris [1240](#), dont plusieurs furent appelés aux plus hautes responsabilités : Besson [1241](#), qui, arrivé à Alexandrie en 1828 avec la frégate *Beherah* construite à Marseille, sera directeur des mouvements du port puis en 1834 vice-amiral et commandant effectif de la flotte, l'amiral Motouch, commandant nominal, étant « un homme totalement nul et incapable » [1242](#) ; et l'ingénieur Lefébure de Cerisy [1243](#), qui dirigea les constructions navales de 1829 à 1835, en même temps que l'immense arsenal qui avait été créé de toutes pièces à Alexandrie. On put dès le début y construire les plus grands bâtiments, avec des matériaux importés à l'origine de fort loin (le bois jusque des pays baltes et du Canada), et des ouvriers recrutés un peu

partout, mais surtout en Europe, qui constituaient une « véritable Tour de Babel » ¹²⁴⁴. Mais peu à peu une main-d'œuvre locale convenable put être formée. En juillet 1832 4 000 hommes y travaillaient, dont désormais seulement 186 Européens. En même temps les ressources locales, habilement utilisées, purent satisfaire à l'essentiel des besoins. L'occupation de la Syrie et d'une grande partie de l'Asie Mineure par les armées égyptiennes procura l'accès à d'importantes ressources en bois. Dès avril 1833, 6 000 hommes étaient employés à couper du bois dans le Taurus cilicien pour la flotte de Méhémet Ali. Seuls les bois de mâture devaient encore venir de Suède, de Toscane, ou d'Albanie. La métallurgie se perfectionna également. À la fin de 1832 seuls les ancres, les chaînes et les canons devaient être encore fabriqués à l'extérieur ¹²⁴⁵. Sous l'impulsion de Cerisy des progrès techniques non négligeables furent même réalisés à Alexandrie. C'est ainsi que les vaisseaux étaient doublés avant d'être mis à l'eau. Un berceau d'une nouvelle invention permettait de les lancer dans cet état sans crainte d'accident ¹²⁴⁶.

Ainsi put se développer une puissance maritime imposante. Le 3 janvier 1831 avait été lancé le premier vaisseau de 100 canons, suivi par un second dès le 21 mai de la même année et un troisième le 3 janvier 1832 ¹²⁴⁷. Dès 1832 la flotte égyptienne comprenait 4 vaisseaux de 74 à 100 canons, 7 frégates, 5 corvettes, 8 bricks et goélettes, 4 brûlots (encore commandés par des Grecs, qui avaient considérablement fait progresser ce type de bâtiments pendant la guerre d'indépendance), et était devenue incomparablement supérieure à la flotte ottomane, dont aucun navire n'était à l'époque complètement gréé et équipé à l'exception des deux vaisseaux à trois ponts montés respectivement par le Capitan Pacha et le Capitan Bey (vice-amiral). Douze grands vaisseaux seront ainsi lancés au total jusqu'en 1838. Certes ces vaisseaux trop rapidement construits souffraient de nombreux défauts. On estimait en 1833 qu'ils comportaient un quart de bois vert ¹²⁴⁸. L'ensemble n'en faisait pas moins excellente figure.

Mais plus encore que ce déploiement de puissance matérielle, largement fondé, somme toute, comme toujours, sur des apports et un savoir-faire extérieurs, l'originalité de l'œuvre de Méhémet Ali résida dans l'immense effort d'éducation et d'organisation qui réussit en un temps assez court à former des cadres et des équipages locaux de niveau relativement

satisfaisant. À l'origine le recrutement des matelots restait fidèle aux méthodes traditionnelles. Dans son ardeur pour sa nouvelle flotte, « le Pacha » n'était pas embarrassé pour se procurer des équipages. En 1830, afin de pourvoir de matelots plusieurs navires nouvellement arrivés d'Europe, il n'hésita pas à faire arrêter et enrôler d'abord tous les âniers de la ville. Puis ses soldats se répandirent dans la campagne, saisirent tous les fellahs qu'ils rencontrèrent et les amenèrent jusqu'au port. On les tria, on embarqua les plus valides et au bout de quelques jours « chaque bâtiment avait un équipage aussi complet qu'involontaire » [1249](#). Mais les progrès de ces recrues improvisées furent rapides. Dès 1832 un officier de marine français pouvait les constater :

« On est étonné de voir que des Arabes sortis du désert il y a trois ans sont parvenus à ce point d'habileté »,

pouvait-il écrire [1250](#). Et le résultat était d'autant plus spectaculaire qu'en 1827 encore l'imprécision et la lenteur des mouvements frappaient les observateurs étrangers, qui avaient remarqué qu'une manœuvre de virement de bord, effectuée en une minute sur un navire anglais, en demandait quinze sur un bâtiment égyptien [1251](#) !

Comment cela fut-il possible ? On avait traduit, certes, les règlements de la marine française. Mais l'instrument essentiel fut la création de toutes pièces d'un corps d'officiers spécialistes, totalement dévoués à leur maître et ambitieux de faire une carrière susceptible de récompenser les talents, à savoir, dans leur grande majorité, suivant l'ancienne tradition mamelouke, des esclaves d'État. En 1834 l'agent consulaire russe Duhamel indiquait à son gouvernement que

« les équipages des vaisseaux sont formés d'Arabes mais les officiers sont tous Turcs sans exception : 160 jeunes aspirants, la plupart esclaves (Mamelouks) de Méhémet Ali, forment la pépinière d'où l'on extrait les officiers de marine [1252](#) ».

Formés par des instructeurs européens à l'école navale instituée à Alexandrie dès 1826 [1253](#), ils remplacèrent avantageusement le ramassis hétéroclite d'anciens capitaines marchands, de Grecs plus ou moins islamisés, d'Albanais, de Barbaresques, qui constituaient jusqu'à Navarin l'essentiel des cadres de la marine égyptienne. La haute paye y aida. Le barème des soldes fut établi égal à celui des officiers de la marine française, à grade identique, ce qui représentait pour le pays une somme considérable [1254](#). Certes la perfection ne fut pas obtenue en un jour. En 1832 l'officier français précité notait que les officiers étaient « assez ignorants [1255](#) ». En 1834 Duhamel pouvait encore écrire que

« les officiers de marine égyptiens ont encore beaucoup à apprendre. Ils ne rentrent presque jamais dans le port d'Alexandrie sans avoir essuyé de fortes avaries. Ils possèdent rarement assez de jugement pour apprécier la force du vent et le nombre de voiles que le bâtiment est en état de porter ; il faut ordinairement que quelque chose se brise, pour les avertir de carguer les voiles ou de prendre du ris. Aussi dans le courant de l'hiver dernier, plusieurs bâtiments égyptiens se sont-ils perdus [1256](#) ».

Mais la discipline était sévère, et « le Pacha » impitoyable. À la fin de septembre 1831 un commandant de corvette rentrant à Alexandrie se crut assez savant pour se passer de pilote et brisa son navire sur les écueils de la petite passe. Il sera fusillé quelques jours plus tard [1257](#).

Aussi le résultat global obtenu fut-il somme toute honorable. Dès 1832 le commandant du brick français l'*Actéon*, qui croisa la flotte égyptienne d'Osmân Pacha au large de Famagouste, notait qu'elle naviguait « avec ordre [1258](#) ». En 1840 l'amiral français Lalande constatait que les vaisseaux étaient

« bien tenus, bien disposés pour la guerre. Les capitaines, quoique jeunes, ont de l'acquit. Les équipages sont amarinsés et exercés. Les rôles sont établis et strictement suivis ; aussi manœuvrent-ils bien et font-ils de

bons exercices de combat. Si donc les capitaines sont des hommes bien trempés (ce qu'on ne peut pas du tout savoir), on peut compter que ces vaisseaux se battraient bien à une première affaire. Je dis à une première affaire, parce que les officiers et les équipages étant peu marins, il leur serait difficile d'user des ressources dont on les croit pourvus pour se réparer ».

C'était bien dans l'entretien, en effet, que le bât blessait. Lalande ajoutait que « déjà 5 ou 6 vaisseaux qui la [la flotte égyptienne] composent sont hors d'état de naviguer autrement qu'en été » [1259](#). Dès 1830-1831 on avait noté que les navires égyptiens avaient besoin de fréquentes réparations [1260](#). La flotte égyptienne était en tout cas au-dessus de toute comparaison avec celle des Ottomans, qui était à l'époque et suivant Lalande, « de nulle valeur ». Le même observateur concluait que

« les vaisseaux égyptiens, tels qu'ils sont, pourraient sinon combattre à force égale, au moins opposer une résistance sérieuse à une force européenne [1261](#) ».

C'était en tout cas un succès prodigieux et sans exemple, tout entier dû à la ténacité d'un homme et à l'impulsion qu'il avait su donner. L'amiral français Jurien de la Gravière en était stupéfait lorsqu'il écrivait que

« convertir ces fellahs en matelots ! Mieux eût valu édifier de nouveau les Pyramides... Les vaisseaux égyptiens avaient bien conservé quelque chose de turc dans leurs allures. Les manœuvres s'y exerçaient avec une confusion bruyante qui faisait parfois frémir... Cependant il y avait un abîme entre les vaisseaux du Pacha et ceux de son auguste maître [1262](#) ».

Rien de tout ceci, naturellement, ne survécut à l'homme qui en avait été l'unique fondement. La « fusée » maritime égyptienne retomba aussi vite qu'elle s'était élevée, avant même la mort de son inspirateur. La paix entre l'Égypte et la Porte, conclue en 1840 sous la pression des puissances

européennes, avait spécifié qu'aucun bâtiment de guerre ne pourrait désormais être construit en Égypte sans l'accord de sa hauteursse le Sultan. À partir de 1842, le rêve évanoui, l'esprit d'économie l'emporte. On désarme cette année-là les 5 navires les plus anciens, qui ne gardent plus que le tiers de leur équipage. Le matériel est débarqué. Le budget pour 1842 n'est plus que de 12 915 000 francs alors qu'il avait naguère dépassé 20 millions. Un des vaisseaux anciens mouillés en rade est envahi par l'eau. On doit débarquer son artillerie et le remorquer pour l'empêcher de couler. En 1844, sur 11 vaisseaux de ligne, un seul est en état de tenir la mer, ainsi que trois frégates sur cinq. La flotte turque pourra croiser impunément sur les côtes de la Syrie avec un vaisseau de 126 canons, 3 de 100, 2 de 74. Par un paradoxe cruel, lorsque Méhémet Ali, malade, voudra entreprendre son dernier voyage sur les eaux qu'il avait tant aimées, c'est sous pavillon français qu'il entamera, le 14 février 1848, son ultime croisière, pour revenir le 3 avril à Alexandrie où il va sombrer dans l'inconscience. Sous la régence d'Abbas Pacha la décadence va s'accroître. La Porte va réclamer l'envoi à Istanbul de 6 000 matelots égyptiens, soit la quasi-totalité des effectifs. Abbas enverra 1 800 matelots et 200 ouvriers de l'arsenal. La marine égyptienne entre décidément dans un sommeil profond, d'où elle ne sortira plus jusqu'à la chute de la monarchie [1263](#).

VELLÉITÉS NAVALES MAGHRÉBINES

Il y eut, en Afrique septentrionale, d'autres essais, parfois insolites et même ridicules. En 1839, la marine tunisienne ne comptait qu'une frégate de 44 canons, qui était désarmée, 5 corvettes, quelques bricks et 14 canonnières. Lorsque le Bey de Tunis Ahmed (1837-1855) rendit visite en 1846 à Louis-Philippe, il demanda l'aide d'une mission française pour réorganiser sa marine. Le roi de France envoya deux officiers et quelques mécaniciens, et fit cadeau au Bey d'un petit vapeur, le *Dante*, qu'un capitaine tunisien maladroit s'empessa de couler sur un récif. La mésaventure avait un précédent. En 1841 le premier vapeur tunisien, offert au Bey par un de ses ministres, avait eu le même sort. Quoi qu'il en soit Ahmed Bey acheta en France et en Italie quelques autres petits bâtiments et disposa bientôt d'une demi-douzaine d'unités. Il entreprit, à grands frais, de

transformer la rade de Porto Farina pour abriter sa flotte, fit construire des quais, des entrepôts, des casernes, un arsenal. Mais personne n'avait songé à faire sonder les fonds et les navires ne purent y accéder ! On aménagea alors La Goulette, l'avant-port de Tunis, et on entreprit en 1853 d'y lancer une frégate, l'*Ahmedia*, construite sur les chantiers tunisiens. Mais elle se révéla incapable de prendre la mer ! Sa coque fut dévorée par les vers et encombra le port pendant 15 ans. Mohammed Bey (1855-1859) manifesta peu d'intérêt pour la marine. Il dut cependant acheter deux dragueurs en France, pour faire dégager la passe de La Goulette. Le premier fut coulé en route par le navire tunisien qui le remorquait ! Mohammed Sadok (1859-1882) s'efforça de relever la flotte, et fit acheter quelques petits navires, bientôt gagnés par la rouille. En 1868 il écouta les propositions intéressées d'un courtier juif de Tunis, Abeasis, qui lui proposa d'employer ces bâtiments inutiles pour des services de navigation commerciale. Celui-ci fit remettre les bâtiments en état aux frais du Bey, puis les retint en gage, mais fit de mauvaises affaires, et sa flotte fut saisie et vendue. Il en subsistait un seul navire, le *Sadikia*, partiellement propriété du Bey. On ne sait qui eut l'idée extravagante de l'envoyer entreprendre une carrière de cabotage dans l'océan Indien, sous le commandement d'un officier tunisien. Séquestré dans un port, échoué à l'entrée d'un autre, le bateau finit par aboutir dans un port japonais où il fut vendu aux enchères pour rembourser les créanciers d'Abeasis et du Bey ! Il ne restait à ce dernier qu'un aviso, le *Bachir*, qu'on envoyait périodiquement à Istanbul pour les visites de courtoisie. Mais ses croisières se révélaient encore plus coûteuses. Tantôt il heurtait le môle à l'entrée d'un port, tantôt il éperonnait et coulait quelque barque sicilienne ou maltaise. En 1866 il fut ainsi saisi à Malte par les créanciers du gouvernement tunisien. En 1876 il coulait un vapeur anglais dans les eaux grecques. Dégoûté de ses démêlés avec les compagnies d'assurances, le gouvernement tunisien renonça finalement à faire naviguer la plus redoutable de ses unités [1264](#).

Il n'y eut guère mieux à attendre de la flotte que le Sultan du Maroc Moulay Hassan entreprit de constituer peu près son accession au trône en 1876, à la fois pour lutter contre les contrebandiers et pour disposer d'un moyen de transport rapide : le *Hassani*, vapeur de 1 160 tonneaux, acheté à Liverpool, monté par un équipage danois, anglais et suédois, qui rejoignit

le Maroc en 1882 ; le *Sid Etturki*, de 300 tonneaux, armé de quelques canons, construit en Allemagne et livré en 1892 ; le *Bachir*, de 1 100 tonneaux, construit en Italie et qui arriva à Tanger en 1899 où il reçut un équipage de 50 Marocains dont certains avaient été formés en Italie. En 1892 des commandes avaient été envisagées un peu partout en France et en Italie, dont celle d'une corvette qui devait servir de bâtiment école sous la direction d'instructeurs italiens. Tout ceci échoua piteusement. Les incidents se multipliaient, entraînant des voyages de réparation coûteux dans les ports européens et jusqu'en Angleterre. Les navires restaient le plus souvent inutiles ou désarmés. En 1886 le *Hassani* « s'étant rouillé sur ses amarres dans la rade de Tanger était depuis deux mois en réparations à l'arsenal de Londres ». Il fut vendu en 1902, et le *Bachir*, la même année, fut également cédé, à perte, au gouvernement colombien. Le petit *Etturki* resta le seul témoin de cet épisode dérisoire ¹²⁶⁵. Ni la Tunisie ni le Maroc n'avaient eu de personnalités de l'envergure de Méhémet Ali, et leurs pitoyables tentatives de rénovation maritime n'avaient pas été comparables à celle de l'Égypte. Le résultat final était identique.

LA COLONISATION MARITIME EUROPÉENNE

Cette suprématie chrétienne ne se limita pas au domaine des marines militaires. Elle se marqua, encore bien davantage, dans celui des activités pacifiques, de la navigation commerciale ou de la pêche. Le constat est, ici, celui d'une carence quasi totale de l'Islam.

LA « CARAVANE »

Elle ne date pas d'hier. À l'époque même où les corsaires barbaresques faisaient trembler l'Europe et où la flotte ottomane était la plus importante du monde, les eaux de la Méditerranée restaient livrées aux transporteurs chrétiens.

C'est ainsi qu'il n'y eut jamais de marine marchande barbaresque. La quasi-totalité du trafic de l'Afrique du Nord avec l'Europe, d'où venait notamment tout ce qui était nécessaire à l'équipement des navires (voir p.

174), mais vers laquelle le courant d'exportation, également, n'était pas négligeable (essentiellement matières premières, telles que les céréales, les huiles ou les laines et les peaux ; mais aussi produits fabriqués comme des toiles ; et curiosités comme les plumes d'autruche d'Algérie, très à la mode pour les chapeaux des femmes à la fin du XVIII^e siècle), fut toujours assurée par des bateaux chrétiens, nolisés par les commerçants musulmans lorsqu'ils transportaient leurs marchandises. À peine peut-on signaler quelques timides essais. On voit en 1757 un « Turc de Tunis », Amour ben Abdallah, apporter à Marseille un chargement de laines ; en 1759 un autre, d'Alger, y conduire une cargaison de soies. En 1767 y arrivent des bateaux tunisiens chargés de laine, d'huile et de blé, les Tunisiens ayant décidé d'entreprendre eux-mêmes le transport car les commerçants chrétiens ne leur avaient pas offert des prix satisfaisants ¹²⁶⁶. Tout cela resta épisodique, anecdotique même. Il convient d'en chercher la raison. Un historien toujours soucieux de valoriser, fût-ce abusivement, la culture nord-africaine pré-coloniale, a voulu y voir le résultat d'une volonté systématique des puissances chrétiennes d'éliminer cette concurrence ¹²⁶⁷. Il est de fait que les renégats, qui constituaient à l'origine, on l'a vu, le plus grand nombre des capitaines barbaresques, n'avaient guère été tentés de fréquenter pacifiquement des côtes où ils auraient eu, pour un assez mince profit, à rendre des comptes à l'Inquisition. Mais les représailles impitoyables de la part des Barbaresques qui, pour un renégat condamné à mort en 1614 par le Parlement de Provence, brûlèrent à petit feu un patron marseillais capturé ; ou qui exécutèrent un carme espagnol en contrepartie d'un *auto da fe* où avaient figuré des *raïs* ¹²⁶⁸ ; auraient suffi à rétablir l'équilibre. Et dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, de toute façon, le nombre des renégats était devenu infime et ce facteur ne peut être pris en considération. Le même auteur a invoqué les tracasseries que les chambres de commerce européennes, et en particulier celle de Marseille, voulurent faire subir à ces marins musulmans qui se risquaient dans leurs ports. Mais le ministre de la Marine, à qui les échevins et députés du grand port s'étaient adressés pour obtenir l'interdiction de ce trafic, devait leur répondre que

« Quels que soient les inconvénients de cette expédition, il n'y a pas

moyen, et il serait injuste d'ôter à ce marchand la liberté que les traités lui donnent, dès qu'il offre à payer tous les droits... Il me paraît inévitable de satisfaire Amour ben Abdella, sauf à prendre d'autres mesures sur les lieux ou à voir dans la suite les moyens à employer pour éloigner les Mahométans d'un commerce que les Français doivent se réserver » [1269](#).

En 1767, à une nouvelle demande d'intervention, le ministre répondait encore que

« ce serait disputer un droit inutile pour la nation et qui doit lui être commun avec tous les négociants de l'Europe. Ce serait d'ailleurs en contradiction formelle avec les principes adoptés par le Gouvernement et toujours réclamés par la ville de Marseille [1270](#) ».

Les Barbaresques s'en étant donné à cœur joie, une nouvelle lettre du secrétaire d'État Terray essayait de calmer les Marseillais :

« J'ay reçu, messieurs, la lettre que vous m'avés écrite le 13 de ce mois pour me faire part de vos inquiétudes sur le commerce que les Barbaresques font par eux-mêmes depuis quelque tems à Marseille. Il est plus embarrassant que vous ne pensés de les en empêcher. Cependant, comme je sens que leurs entreprises pourraient nuire au commerce de votre place, je m'occuperay des moyens propres à en diminuer le nombre. Mais je crois qu'on doit les attribuer aux circonstances actuelles et que vous en aurés moins à vous en plaindre par la suite [1271](#) ».

Ces « circonstances », c'était la guerre de Sept Ans, qui avait considérablement affecté le commerce français en Méditerranée. À une réclamation analogue en 1773 le ministre répond à nouveau : « Impossible de les empêcher ». On a suggéré des « expédients » pour arrêter leurs progrès, mais il faut craindre les représailles [1272](#). En fait ce ne furent pas les mesquineries telles que les tentatives pour interdire aux marchands tunisiens d'aller prier au cimetière musulman de Marseille sur les tombes

de leurs coreligionnaires [1273](#), on le refus de leur fournir des interprètes, ou de leur faire de la place dans les entrepôts [1274](#), qui purent suffire à les décourager. Et elles n'étaient pas plus pénibles que les nombreuses avanies que subissaient fréquemment les marins européens à Alger. On pourrait également invoquer le rôle de la contre-course chrétienne, celle des Chevaliers de Malte au premier rang, très active jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, qui capturait à cette époque près de 500 Musulmans par an en moyenne (soit cinq fois plus que les prises de Chrétiens dans l'autre sens), et ceci jusqu'au fond du golfe de Gabès où elle gênait considérablement la pêche elle-même. Mais la course des Barbaresques, aux pires moments, n'a jamais empêché le commerce chrétien, et on a prouvé que les dommages restaient statistiquement tolérables [1275](#). À cette disparition quasi totale du commerce maritime maghrébin vers l'Europe, il est une seule explication possible : l'absence de compétitivité, elle-même expression du manque général d'application et d'intérêt pour les choses de la mer. La comparaison avec la situation de l'Orient musulman, à l'époque même où l'Empire Ottoman y était au faîte de sa puissance, est là pour le prouver.

Les Turcs en effet, contraints par leur « grande politique » de créer une flotte militaire, n'eurent jamais de marine marchande. Ce furent des navires européens qui assurèrent toujours l'immense majorité du trafic extérieur des grands ports de l'Empire, et même une part très importante de son commerce maritime intérieur ; celui-ci étant par ailleurs essentiellement le fait des sujets chrétiens (avant tout les Grecs) du Grand Seigneur. On a déjà pour le XVII^e siècle des indications très claires en ce sens, même si elles ne sont pas quantifiables de façon précise. À Yeni Köy, sur la rive européenne du Bosphore, le voyageur arménien Eremya Çelebi, qui écrit vers 1670-1680, signale que le village est peuplé, à côté de Turcs, par de nombreux Grecs dont la grosse majorité sont bateliers, capitaines de mer et armateurs, parfois très riches [1276](#). La part des navigateurs grecs devait être très largement prépondérante dans le trafic du port d'Istanbul sous pavillon ottoman [1277](#). Il y avait évidemment un certain nombre de Turcs. Mais de toute façon ceux-ci ne dépassaient guère la mer Égée, et les trajets à longue distance, par exemple entre Alexandrie et Istanbul, se faisaient déjà pour l'essentiel à la fin du XVII^e siècle sur des navires européens (voir plus loin p. 285) pour le compte des commerçants ottomans [1278](#).

Au XVIII^e siècle apparaissent des séries de statistiques et de documents d'archives qui fournissent des données quantitatives sur cette pénétration maritime européenne [1279](#). On y constate qu'une très grande partie des transports maritimes intéressant les provinces ottomanes riveraines de la Méditerranée est effectuée par des navires européens, sous forme de campagnes de un à deux ans, au hasard des contrats qu'ils signent avec des affréteurs ottomans. Ce cabotage de grande ampleur porte à cette époque le nom de « caravane maritime ». En 1785, année moyenne très représentative après la fin de la guerre de l'indépendance américaine qui avait considérablement perturbé la situation, les navires européens assurent ainsi les deux tiers des transports maritimes d'Alexandrie vers le reste de l'Empire Ottoman. Ils ont pratiquement le monopole pour les relations avec le Maghreb, font 78 % des échanges avec Smyrne, 53 % de ceux avec Salonique et pratiquement la moitié avec Istanbul. Le pavillon ottoman n'est majoritaire que vers la côte Sud de l'Anatolie et la Crète. La « caravane » est pratiquée surtout par les Français, les Ragusains et les Vénitiens, qui accaparent près de 95 % de cette activité [1280](#). Et elle est très largement prépondérante dans l'activité des capitaines français, dont 5 à 10 % seulement partent d'Alexandrie pour Marseille entre 1754 et 1767 [1281](#). En 1784 la chambre de commerce de Marseille estimait à 100 à 150 le nombre de bateaux français pratiquant la caravane, généralement pour des campagnes de deux ans [1282](#). À Smyrne, qui est avant tout un grand port d'exportation vers l'Europe, la part de ce type d'activité est moindre. Elle occupe cependant encore environ 45 % des navires européens dans les années 1756 et 1776, pour lesquelles on possède des données, et ceci en plus forte proportion pour les Français, toujours largement en tête (62 % des navires français sont caravaniers en 1756, 52 % en 1776), suivis par les Toscans, les Ragusains, les Vénitiens [1283](#). Une part importante des bateaux français naviguent d'ailleurs « à la fortune » ou « à l'aventure », partant chercher un affrètement dans une autre échelle. C'est le cas de 29 % d'entre eux en 1723-1726, 35 % en 1750-1753 [1284](#).

Ce trafic caravanier ne s'intéressait pas seulement aux marchandises, mais également aux passagers. C'étaient ainsi en particulier des navires « francs » qui avaient un quasi-monopole, à cette époque, du transport des pèlerins du Maghreb, qui préféraient gagner l'Égypte, ou en revenir, par la

voie de mer, plus sûre. On voit ainsi en décembre 1758 un capitaine de La Ciotat embarquer à Alexandrie 250 pèlerins qui rentrent à Tunis, sur une polacre de 100 à 150 tonneaux (20 à 25 mètres de long sur 5 à 6 de large), où ils devaient être passablement tassés [1285](#). En 1788 le prince héritier du Maroc souhaitait revenir du pèlerinage en s'embarquant à Jaffa sur un vaisseau de guerre espagnol, et en 1827 c'est sur un navire français qu'Abd-el-Kader fera, avec son père, le trajet d'Alger à Alexandrie pour le sien [1286](#). Parfois les ambassadeurs que les États maghrébins envoyaient au Grand Seigneur n'hésitaient pas à se confier à des bateaux chrétiens, tels celui du Dey d'Alger lorsqu'il s'embarqua le 11 août 1766 pour son voyage de retour, et celui du Maroc, accompagné de l'ambassadeur turc en retour, prenant place en 1788 sur un navire de guerre espagnol [1287](#), ou encore celui du Dey envoyé à Istanbul qui emprunta un navire américain en octobre-novembre 1800 (voir p. 465).

La « caravane » domina ainsi toutes les relations maritimes intérieures de l'Empire Ottoman au XVIII^e siècle. Elle était apparue en 1686, en vertu d'une permission obtenue par l'ambassadeur français Girardin, concrétisée par une ordonnance royale française du 30 octobre 1688 [1288](#), avant d'être étendue à d'autres nationalités. On a invoqué également, pour expliquer ce prodigieux succès, la crainte des corsaires de Malte [1289](#). Mais l'activité de ceux-ci était faible dans les eaux de la Méditerranée orientale. C'est à la carence relative des navigateurs locaux qu'il faut l'attribuer. Le pouvoir turc s'en préoccupa, et l'on vit au milieu du siècle les vaisseaux de guerre ottomans s'employer à transporter ainsi des marchandises entre l'Égypte et la capitale. « D'une grosseur monstrueuse » et « portant plus que dix de nos caravaneurs ensemble », utilisant même la force pour avoir la préférence, ils suscitaient en 1752 des plaintes de notre consul au Caire, qui protestait contre cette concurrence. Mais ce n'étaient encore en fait que « deux ou trois navires par an ». L'initiative, cependant, se développa. En 1765 l'ambassadeur anglais Grenville écrivait que

« Il y a des Gros Vaisseaux Marchands au nombre de Trente qui font le commerce de l'Égypte. Ces Vaisseaux sont faits pour porter 40 pièces de canons. Le Grand Seigneur contribue certains Matériaux pour la

Construction de ces Vaisseaux. C'est à condition que dans un cas de Besoin ils servent comme Vaisseaux de Guerre ».

De même il notait que

« le commerce du Bled sur la Mer Noire se fait dans de grosses chaïques appartenantes en partie au Grand Seigneur ; on s'en sert pour Vaisseaux de Guerre, et ils peuvent porter depuis 16 à 20 pièces de Canon ¹²⁹⁰ ».

Cet essai de marine marchande mixte d'État montre que les sphères dirigeantes avaient pris conscience du coût considérable de la pénétration maritime européenne pour la balance commerciale de l'Empire. L'effort demeura néanmoins insuffisant. En valeur au moins, à la fin du siècle, la part des caravaniers reste largement prédominante. En 1785 on compte à Alexandrie 485 mouvements de navires européens et 620 mouvements de navires ottomans pour les relations intérieures. Mais en valeur les premiers assurent les trois quarts des échanges. Les bateaux ottomans étaient de taille équivalente à celle des européens, mais les marchandises de prix étaient confiées de préférence aux Européens¹²⁹¹. Le nombre de ceux-ci ne fit d'ailleurs que s'accroître avec le temps, lors du réveil économique de l'Égypte sous Méhémet Ali. Dès 1822 on comptait 900 navires européens dans le même port ¹²⁹², contre 597 en 1785 ¹²⁹³. Cette pénétration à l'intérieur même des structures économiques de l'Empire s'accompagnait d'autre part d'une maîtrise totale du trafic extérieur de celui-ci. En 1785 les 67 mouvements de navires d'Alexandrie vers l'Europe étaient assurés en totalité par les navires européens ¹²⁹⁴.

Il resterait à préciser, et c'est plus difficile au premier abord en l'absence de dépouillements onomastiques, ce qu'était dans le trafic « ottoman » la part éventuelle des navires musulmans et celle, de toute façon largement prépondérante, des navires chrétiens (grecs). La composition d'une liste de 894 affréteurs « ottomans » de caravaniers français entre 1753 et 1768 peut cependant nous y aider. Elle révèle en effet 93 % de noms de marchands

musulmans pour 4 % de Chrétiens et 3 % de Juifs ¹²⁹⁵. La proportion de minoritaires était certainement beaucoup plus forte parmi les commerçants. Il est évident que c'étaient surtout les Musulmans qui s'adressaient aux capitaines français, et qu'ils le faisaient parce qu'ils ne trouvaient pas de patrons navigateurs de leur appartenance religieuse, dont le nombre devait être faible. On a fait la même remarque pour Salonique ¹²⁹⁶.

Sous d'autres formes, la situation n'évolua guère avec le temps. Amputé d'une grande partie de sa marine marchande par l'indépendance de la Grèce, l'Empire Ottoman, à l'époque des Réformes, à partir du deuxième tiers du XIX^e siècle, fut incapable de développer une marine marchande moderne. Alors que les efforts pour la marine militaire aboutissaient, au moins en apparence et à certains moments, à rétablir une puissance imposante (voir p. 271), rien de tel ne fut réellement observé pour les activités pacifiques. Le cabotage resta longtemps assuré partiellement par des voiliers appartenant aux Grecs sujets ottomans, mais les relations internationales demeurèrent un domaine quasi exclusif des marines occidentales. Les velléités, cependant, ne manquèrent pas, mais sombrèrent régulièrement dans l'incapacité et le désordre. Dès les années 1831-1839 des ingénieurs américains avaient commencé à construire des bateaux à vapeur dans les arsenaux turcs. La majorité des 19 bâtiments de ce type existant en 1840 avaient une activité civile. Exploités avec l'aide de mécaniciens étrangers et sous la direction d'un sujet britannique, ils servaient au transport des marchandises et des passagers, affectés par l'État au service des îles, du Bosphore, des lignes de Smyrne et de Trébizonde ¹²⁹⁷. En 1844 les divers services furent groupés en une compagnie d'État, suivie quelques années plus tard de la première compagnie privée turque de navigation. Mais dans le trafic du port d'Istanbul en 1863 le pavillon ottoman, pour les relations internationales, ne comptait que pour 36 mouvements et 5 700 tonneaux sur un total de 1 162 mouvements et 570 000 tonneaux. Pour le cabotage, les bateaux ottomans (essentiellement possédés par des Grecs) assuraient la quasi-totalité du trafic à voile, avec 5 352 mouvements et 60 000 tonneaux, mais seulement la dixième partie environ du trafic à vapeur ¹²⁹⁸. La compagnie d'État, passée un moment aux mains d'un groupe français, reviendra cependant peu après dans le giron de l'État ottoman, et prendra de l'ampleur sous Abd-ül-Aziz, assurant

notamment des services réguliers vers la Crète et la Libye. L'exploitation du bassin houiller d'Eregli (découvert en 1829) sur la côte de la mer Noire, qui se développa à partir de 1865, permit l'établissement d'un réseau de dépôts charbonniers pour le service de navigation ottoman. Le bassin passa en 1908 sous la tutelle du ministère de la Marine ¹²⁹⁹. Ces développements, cependant, restèrent dérisoires par rapport à la puissance des navigations européennes. À la mort d'Abd-ül-Aziz, un géographe français constatait que chez les Ottomans « la flotte de guerre est très considérable en comparaison de la marine commerciale ¹³⁰⁰ ». Sur trente sociétés de transport maritime établies à Istanbul en 1901, il n'y en avait que quatre de nationalité ottomane ¹³⁰¹, et ce n'étaient évidemment pas les plus importantes. La compagnie de navigation d'État, tombée en décrépitude à plusieurs reprises, sera finalement absorbée en 1913 par la Compagnie du chemin de fer d'Anatolie (à capitaux allemands). À la fin du XIX^e siècle elle avait possédé un maximum d'une quarantaine de navires jaugeant au total 36 000 tonnes ¹³⁰². En 1922 à la proclamation de la République, la marine commerciale turque avait presque complètement disparu. Le tonnage global des bateaux appartenant tant à l'État qu'à des compagnies privées atteignait à peine à cette date 22 000 tonnes ¹³⁰³. La renaissance actuelle a accompagné la laïcisation de l'État.

DES PÊCHEURS VENUS DU NORD

On aurait pu croire que la pêche, activité souvent strictement côtière, de proximité, aurait été moins favorable à une mainmise européenne. Il n'en fut rien. Dans le vide laissé par l'absence à peu près totale des pêcheurs musulmans, les Européens ne manquèrent pas de prendre la place.

Le fait n'était pas nouveau, et on l'avait constaté dès le bas Moyen Âge (voir p. 53). Aux Temps Modernes la tradition s'en poursuivit ¹³⁰⁴, jusqu'aux pires moments de l'affrontement armé, se concrétisant de bonne heure par l'établissement d'installations fixes. Dès 1540-1542 les Génois obtenaient ainsi, en échange de la rançon de Dragut qu'ils avaient capturé, la concession de l'île de Tabarque, en face de la côte tunisienne tout près de la frontière algérienne, où ils se maintinrent jusqu'en 1741 et où les Français eurent à cette époque la velléité de les remplacer ¹³⁰⁵. Quant à

ceux-ci, l'activité des pêcheurs provençaux sur les côtes de l'Afrique du Nord, que certaines données à vrai dire très discordantes et obscures font remonter jusqu'au XV^e et peut-être même jusqu'à la fin du XIV^e siècle [1306](#), est attestée en tout cas de façon sûre à partir de 1551 et 1553 en ce qui concerne les patrons marseillais [1307](#), et elle s'affirme, à la suite des traités franco-turcs et de l'instauration du régime des Capitulations, avec l'installation en territoire algérien au Bastion de France, entre Bône et La Calle et près de ce dernier port, à partir des années 1560 [1308](#). Dès la fin du XVI^e siècle des Français s'étaient établis également en territoire tunisien au cap Nègre et à Fiumaire Salate (Rivière Salée) à 60 kilomètres à l'Ouest de Bizerte [1309](#). Avec d'assez nombreuses vicissitudes, ces établissements, assortis d'un privilège exclusif, se perpétuèrent jusqu'à l'occupation d'Alger en 1830 et l'instauration du protectorat sur la Tunisie en 1881, et c'est encore sous la protection du pavillon français que les pêcheurs italiens pratiquaient leur activité sur cette côte jusqu'à cette époque [1310](#).

L'objectif principal de cette pêche était le corail [1311](#), absent des mers du Nord et assez peu abondant sur les côtes septentrionales de la Méditerranée, qu'on allait chercher vers le Sud et dont l'exploitation y avait été affermée à des Chrétiens dès la fin du Moyen Âge (voir p. 54). Mais le poisson n'était pas pour autant négligé. Dès le renouvellement des Capitulations en 1604 permission était confirmée aux Français de pêcher « poisson et corail [1312](#) », et les Italiens ne furent pas en reste. En 1785 une compagnie italienne payait 30 000 livres par an au Bey de Tunis pour les droits de pêche au thon [1313](#). Avant même la prise d'Alger, les périodes de trêve, puis le considérable déclin de la course barbaresque avaient déclenché sur les côtes du Maghreb un afflux de ces pêcheurs italiens. Entre 1817 et 1820 un Génois obtenait une concession dans la région de Monastir, en Tunisie orientale. En 1826 un autre Génois recevait celle de l'îlot de Sidi Daoud, sur la côte nord-occidentale de la péninsule du cap Bon, où une importante thonaire, capturant de 4 000 à 8 000 poissons par campagne, allait rester jusqu'en 1901 entre les mains de la même famille. Elle travaillait à peu près exclusivement pour l'exportation, principalement vers Livourne, faisant venir son sel de Sicile, et achetant seulement son huile sur place, dans le Sahel tunisien [1314](#). Mais de hardis aventuriers se lançaient déjà sans concessions. En 1826 le consul de Sardaigne signalait

que 26 bateaux s'étaient risqués sur les côtes algériennes [1315](#).

Sur la côte atlantique du Maroc, l'invasion maritime européenne fut particulièrement précoce et importante [1316](#), dans un Océan où les indigènes n'osaient guère se risquer (voir p. 471). Ces eaux très poissonneuses liées aux contrastes de température provoqués par le courant froid des Canaries offraient des espaces de pêche attrayants, que l'établissement des Espagnols dans les îles dès le XV^e siècle et celui des Portugais en divers points de la côte du continent de 1415 jusqu'au milieu du XVI^e siècle leur permettaient d'exploiter aisément, tandis que la carence quasi totale des marins musulmans leur laissait le champ libre. Dès 1506-1507 Valentim Fernandes signale l'activité de pêcheurs castillans et portugais en de nombreux points de la côte, et d'autres chroniqueurs confirment peu après le fait [1317](#). On en trouve entre Loukkos et Sebou en 1517 [1318](#), et autour d'Agadir en 1547 [1319](#). D'autres viennent à leur suite. En 1532 un Génois possède une pêcherie à l'embouchure du Loukkos [1320](#). Les Européens établissaient des installations de séchage à terre, et offraient des présents aux chérifs saadiens pour obtenir le droit de pêche, ce qui ne les exemptait d'ailleurs pas d'avoir à souffrir parfois de la course [1321](#). Par la suite, après le retrait des Portugais de leurs places de la côte marocaine, les Espagnols firent régulièrement inscrire le droit de pêche dans les traités qu'ils signèrent avec l'Empire chérifien en 1767 [1322](#), 1791, 1861. Dans les années 1880 il y avait ainsi généralement 60 à 70 barques portugaises et 30 à 40 barques espagnoles à fréquenter les côtes marocaines de l'Atlantique [1323](#). La pêche joua à cette époque un rôle décisif dans l'occupation des côtes sahariennes par l'Espagne (Dakhla Sahraouia en 1884 ; Tarfaïa en 1895) [1324](#). Le nombre des pêcheurs étrangers s'accrut fortement à partir de 1890. Anglais, Hollandais, Allemands, Français, firent leur apparition, en sociétés importantes pratiquant une pêche industrielle au chalut. Dès 1905 la Société française des pêcheries et conserves du Maroc inaugurait une usine à Tanger. C'était le prélude à l'afflux considérable de pêcheurs européens qui allait suivre l'instauration du Protectorat, sous le régime duquel les Camarétins, notamment, pêchèrent activement sur cette côte la langouste rouge [1325](#).

La pénétration maritime s'accéléra en effet partout avec la colonisation. Après 1830 l'occupation halieutique européenne fut en Algérie

particulièrement rapide. Sardes, Toscans, Napolitains, Siciliens et Romains, accompagnés d'Espagnols et de Maltais, s'installent en divers endroits, en été, sur le littoral, ravitaillant les soldats et les premiers colons en même temps qu'ils pratiquaient leurs salaisons. En 1837 on dénombrait déjà 227 Napolitains, 179 Toscans, 151 Sardes et 7 Romains. En 1846 450 Napolitains, 303 Sardes, 221 Toscans et 14 Romains ¹³²⁶. De véritables flottes organisées, naviguant de conserve, provenant d'Italie, fréquentèrent notamment pendant longtemps les côtes de l'Algérie orientale. En juin 1873 on comptait 64 bateaux de 7 à 11 tonnes, originaires surtout de Livourne, Porto Ferrajo, La Spezia et Naples, au large de La Calle ; en mai 1876, 56 « balancelles » de 7 à 13 tonnes, originaires de La Spezia et Porto Ferrajo, devant Philippeville, bientôt suivies par 17 bateaux napolitains ¹³²⁷. Dans le bassin oriental de la Méditerranée ce premier stade, de pêche saisonnière, se poursuivit jusqu'à la fin de la domination ottomane, pratiqué essentiellement par des Grecs. Les côtes de la Cyrénaïque, au début de ce siècle, étaient ainsi exploitées exclusivement par eux, originaires de la Grèce indépendante (Hydra, Égine, Spetzia et Cranidi) ou d'îles encore sous domination turque (Kalymnos) ¹³²⁸, qui venaient y pêcher la sardine. La zone d'activité des Grecs s'étendait depuis les côtes syriennes jusqu'à celles de la Tunisie orientale où ils pêchaient notamment les éponges. Ils gardèrent longtemps un quasi-monopole de cette activité dans les eaux sous contrôle français ou italien. 25 bateaux étaient grecs sur les 29 qui la pratiquaient en Cyrénaïque en 1919-1920, 52 sur 56 en 1922-1923, 78 sur 84 encore en 1927 (dont 19 originaires du Dodécanèse sous administration italienne) ¹³²⁹. Dans le golfe de Gabès, où on avait compté parmi eux des Grecs musulmans de Sitia, dans la Crète orientale, jusqu'à la fin du XIX^e siècle, et où ils avaient introduit le scaphandre et la drague dès 1875, ils avaient encore la prédominance sur les Italiens et sur les indigènes à la veille de la Seconde Guerre mondiale ¹³³⁰.

À ce stade de la pêche saisonnière et mobile succéda bientôt d'ailleurs celui des établissements fixes et d'un peuplement sédentaire nouveau. Les premiers arrivés n'avaient guère développé que des campements temporaires sur les rivages avec notamment des installations de salaisons. Des gourbis les abritaient sur les plages, tandis que des guetteurs, en Algérie, surveillaient l'arrivée éventuelle de pillards indigènes. Ces

campements s'étoffèrent peu à peu. Vers 1860 s'était constituée aux îles Habibas, en Oranie, une véritable petite république de pêcheurs, salaisonniers, corailleurs ¹³³¹. Ces établissements restaient cependant très mobiles et instables. Mais un peuplement permanent vint bientôt s'y ajouter. Les pêcheurs s'établirent en premier lieu dans les villes existantes, et notamment dans l'agglomération même d'Alger, où la sécurité, aux premiers temps de la conquête, fut tout d'abord assurée, puis dans les petites villes de Bône, Collo, Dellys, qui attirèrent en nombre les pêcheurs italiens. Mais bientôt de nouveaux villages se développèrent sur le littoral ¹³³² : Bou Haroun (1875) et Chiffalo (1886 ; de Cefalu, lieu d'origine de la plupart de ces pêcheurs siciliens) à l'Ouest d'Alger ; tandis que grandissaient des bourgades comme Mers-el-Kebir (surtout Napolitains) et Arzew (surtout Espagnols de la région d'Alicante) en Oranie, et Stora (près Philippeville) en Algérie orientale. L'administration française s'intéressa à la question et, pour ne pas laisser à des étrangers (non encore naturalisés à cette époque) le monopole de la pêche, tenta de créer des villages de pêcheurs de colonisation officielle à peuplement français, breton ou méditerranéen (Provençaux, Languedociens, Corses), dont les fondations se succédèrent de 1845 à 1897, mais qui, dans un environnement économique et social trop protégé et subventionné, échouèrent à peu près totalement ¹³³³. Les Italiens et les Espagnols, désormais naturalisés français surtout à partir de la loi de 1888 qui réserva la pêche dans les eaux territoriales algériennes aux seuls nationaux, n'en ont pas moins formé un peuplement profondément enraciné qui a constitué jusqu'à l'indépendance la masse des pêcheurs algériens. À Sfax s'établissaient parallèlement des pêcheurs grecs, qui étaient au nombre de 273 à la veille de la Seconde Guerre mondiale ¹³³⁴. Il y eut des projets analogues en Libye au temps de la colonisation italienne. Le gouvernement de Mussolini songea à créer dans le fond de la Grande Syrte, dans un but stratégique et de surveillance de ces centaines de kilomètres de côtes à peu près inhabitées en marge du semi-désert où avaient été refoulées les tribus nomades de Cyrénaïque, des colonies de pêcheurs-éleveurs qui auraient combiné la pêche avec l'élevage du mouton et quelques jardins ¹³³⁵.

Ce peuplement de pêcheurs européens du Maghreb a aujourd'hui disparu dans sa quasi-totalité. L'indépendance de l'Algérie en 1962 a entraîné leur

exode massif, avec leurs chalutiers ou leurs barques, vers les côtes françaises. Les villages et bourgades qu'ils habitaient ont été réoccupés par une population musulmane qui n'avait généralement rien à voir avec la mer. Au large de la côte tunisienne le cas de l'île de La Galite, abandonnée progressivement et qui n'a pas été repeuplée, illustre de façon encore plus spectaculaire le cycle d'activité et d'installation humaine lié à l'arrivée des Européens dans le vide laissé par les Musulmans, et que ceux-ci ont été incapables de combler.

À une quarantaine de kilomètres seulement de la côte septentrionale de la Tunisie et à 80 kilomètres de Bizerte, La Galite était en effet déserte, expression remarquable de l'incapacité des indigènes du littoral à se tourner vers leur espace maritime proche, lorsque des familles de pêcheurs napolitains s'y établirent dans les années 1830-1840, exploitant le corail et les langoustes. En 1876 on y comptait 13 habitants permanents. Il y en avait une soixantaine au début du XX^e siècle, qui vivaient presque indépendants sous l'autorité de l'un d'eux, vieux contrebandier qu'ils appelaient le roi de l'île. De nombreux pêcheurs de Sardaigne, de Sicile et de Malte venaient de mai à août se mêler à la population locale. Celle-ci s'éleva jusqu'à un maximum de 200 personnes environ dans les années 1930, avant de décliner, puis de disparaître totalement à partir de 1950, au point que dans les années 1990 on n'y compte plus que deux résidents permanents, fonctionnaires « de souveraineté » du gouvernement tunisien [1336](#).

Les conséquences de cet afflux de pêcheurs européens n'ont pas été pour autant négligeables sur le milieu humain local. Avant même le renouveau de l'activité maritime qui a suivi les accessions à l'indépendance et qui a marqué une certaine volonté d'exploitation, par les nouveaux États, de leurs ressources nationales (voir p. 481), une fraction de la population musulmane locale s'était, à l'époque coloniale, mise à l'école des Européens. C'est naturellement en Algérie que le processus a été le plus précoce, et qu'il est le plus aisé à saisir [1337](#). La pêche musulmane, à peu près inexistante au début de l'occupation française, s'est progressivement

développée à partir du milieu du XIX^e siècle. Le processus a sans doute commencé à Alger. Dès 1857, sur un total de 1 100 pêcheurs (400 Napolitains, 200 Sardes et Siciliens, 200 Espagnols des Baléares, 160 Maltais, les Napolitains ayant pratiquement le monopole de la « grande pêche » avec plusieurs bateaux à la fois) possédant quelque 270 bateaux, on comptait 80 marins pêcheurs musulmans ¹³³⁸. En 1861, sur les 149 bateaux de pêche inscrits au port 24 avaient déjà des équipages musulmans. Puis le mouvement gagna la côte kabyle. Les débuts, cependant, furent difficiles. À Bougie, en 1863, on notait que sur 33 matelots indigènes inscrits, 32 étaient en fait absents des tâches maritimes, préférant la manutention dans le port, voire même l'agriculture ! Et par ailleurs ils redoutaient les vexations des matelots étrangers, italiens ou espagnols, et ne consentaient que de mauvais gré à pêcher sur des bateaux européens. Le développement, néanmoins, ne cessa pas. À Djidjelli, dès 1867, 6 bateaux sur 13 ont des patrons et des matelots indigènes. À Collo l'équilibre est atteint en 1905 (40 bateaux musulmans contre 41 européens). L'évolution se poursuivit. Au milieu du XX^e siècle Dellys, Bougie, Djidjelli et Collo avaient de grosses majorités de pêcheurs musulmans. De même en Oranie Nemours était devenu presque exclusivement un port de pêcheurs musulmans, et ceux-ci étaient largement majoritaires à Béni Saf. Un peuplement maritime nouveau d'origine musulmane s'était également constitué. Bou Zadjar, à proximité des riches fonds des îles Habibas, d'abord campement saisonnier sur la plage, est devenu un village permanent après la Seconde Guerre mondiale (voir [fig. 6](#)). Alors qu'en 1930 on ne comptait que 417 pêcheurs musulmans en Algérie sur un effectif total de 5 200, leur nombre dépassait les 2 000 au milieu du siècle sur un total qui plafonnait à un peu plus de 5 000 ¹³³⁹. Le développement de cette pêche musulmane algérienne a été typiquement un phénomène d'acculturation. Il a commencé par l'embarquement d'indigènes sur les bateaux européens, avant qu'ils s'établissent à leur compte. Le vocabulaire arabe de la pêche a été largement emprunté à l'italien ou à l'espagnol ¹³⁴⁰. On peut y voir une manifestation de l'intensité particulière de l'empreinte culturelle européenne sur une fraction notable de la population indigène.

Ce processus a été d'autant plus remarquable qu'il a été essentiellement spontané, et qu'il s'est effectué dans une indifférence prolongée de

l'administration coloniale ¹³⁴¹. Certes, à l'origine, celle-ci, se fondant sur la réputation des corsaires d'Alger, s'était préoccupée d'utiliser leurs traditions nautiques, et une école de marins indigènes avait été instituée en 1855 à bord du stationnaire *La Ménagère*. Mais les résultats ne furent pas concluants. Dès 1856 un rapport de l'enseigne de vaisseau Rigodit, en date du 5 septembre, constatait que

« les marins indigènes servent avec intelligence et bonne volonté. Ils sont habitués à la mer, et feront de bons matelots s'ils continuent le métier de marin. Ils ont presque tous malheureusement des intérêts à terre et à ce titre ne désirent qu'une chose : servir dans les Directions des Ports ! ».

Le phénomène habituel de marginalisation de la population maritime était à l'œuvre dans cette Algérie coloniale comme il l'avait été dans la flotte ottomane ou dans l'Alger des *raïs*. L'établissement végéta, et les anciens élèves abandonnaient peu à peu la navigation. L'école fut supprimée en 1876. En 1900 un publiciste d'Alger, Henri Garrot, à une époque et dans une perspective de confrontation inégale de la marine française avec celle de la Grande-Bretagne, lançait toutefois un éloquent appel en faveur de l'intégration massive d'éléments musulmans dans la marine nationale, à l'instar de ce qui avait été fait pour les troupes de terre, voyant celle-ci composée, non sans quelque utopie, d'équipages « mi-partie arabes, mi-partie français ». Il fit hommage d'un exemplaire de son ouvrage à Jonnart, gouverneur de l'Algérie, en attirant respectueusement son attention sur ses motivations patriotiques et sur l'intérêt d'une telle politique de recrutement. Bien que son ouvrage eût été subventionné par la Chambre de Commerce, le Conseil Municipal et le Conseil Général d'Alger, et primé à l'Exposition Universelle de Paris en 1900, l'exemplaire de Jonnart ne fut pas coupé (j'ai moi-même dû m'acquitter de ce soin en 1999), malgré la lettre d'envoi jointe qui reçut cependant une réponse de remerciement du même gouverneur ! En 1901 néanmoins, à la suite du développement spontané des effectifs de pêcheurs indigènes signalé plus haut, on vit certains d'entre eux, en Kabylie, demander à être levés pour le service de la flotte. Des pétitions furent lancées à cet effet, dont l'une,

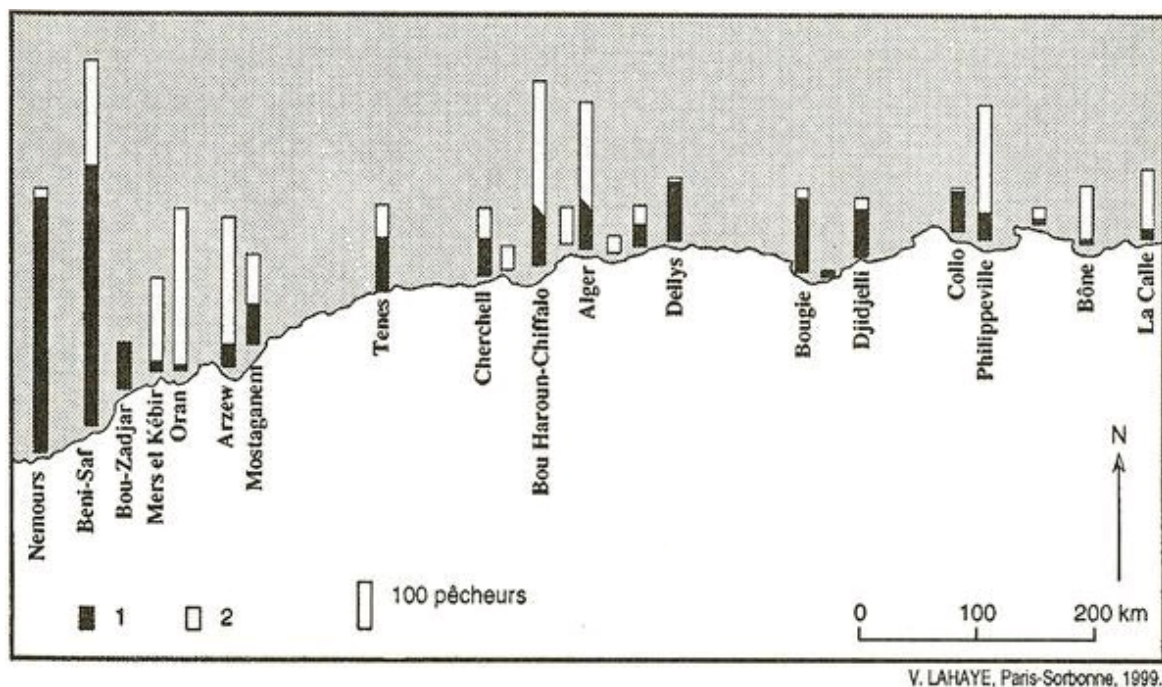


Fig. 6.

Les pêcheurs algériens au milieu du XX^e siècle, d'après Huetz de Lemp, 1955. 1. Musulmans. 2. Européens.

à Collo, ne recueillit pas moins de 113 signatures. Et sur l'initiative d'un député, Rozet, une loi de 1903 créa un corps de marins indigènes. Le 1^{er} octobre 1930 une école préparatoire maritime indigène, créée à bord de l'avis *Bapaume*, vint parfaire leur formation. Des marins musulmans d'Algérie ont dès lors servi avec courage et fidélité dans les deux guerres mondiales. Dans la marine militaire comme dans les activités civiles, la « greffe maritime » avait pris, et dans ce dernier cas avec l'expression ouvertement affirmée d'un volontarisme indigène, témoignant de la profondeur des transformations sociales et mentales induites par la colonisation de l'Algérie dans une partie au moins de la population musulmane.

Au Maroc le développement de la pêche chez les indigènes a été encore plus spectaculaire. Mais le mécanisme a été assez différent, expression en cela d'un processus colonial particulier, celui d'un encadrement systématique accompagné d'une politique volontariste. Dès le début du Protectorat l'impulsion en la matière fut vigoureuse. Un dahir de 1917 créait une marine marocaine de commerce et de pêche, l'objectif étant de «

redonner aux Marocains le goût de la mer et des choses de la mer ». Des écoles maritimes furent ouvertes à Mazagan en 1918 et à Mogador en 1920 ¹³⁴². Il n'y avait cependant encore en 1925 que 500 marins indigènes environ de Larache à Mazagan, 300 de Mazagan au Sous ¹³⁴³. L'essor réel commença à cette époque. Tandis que la pêche traditionnelle berbère du Sous faisait l'objet d'un encadrement économique attentif avec organisations coopératives ¹³⁴⁴, des matelots marocains embarquaient en nombre sur les bateaux de patrons européens, chalutiers de dimensions souvent importantes ¹³⁴⁵. Dans le Rif, dans les années 1940, il y avait ainsi à Al Hoceima 600 matelots indigènes pour 200 Espagnols ¹³⁴⁶. Le nombre total des marins musulmans marocains, qui n'était encore en zone française que de 816 en 1925 (plus 23 Juifs) pour 110 Européens, était passé à 2 727 en 1931 pour 797 Européens, à 5 055 en 1946 pour 710 Européens, à 7 745 en 1954, date de l'indépendance, pour 1 114 Européens ¹³⁴⁷. Parallèlement des techniques nouvelles avaient été développées : introduction de madragues à Tanger et Fedhala dès la Première Guerre Mondiale ¹³⁴⁸ et pêche des crustacés à la nasse ¹³⁴⁹ ; première madrague en zone espagnole en 1947 ¹³⁵⁰.

En Tunisie du Nord enfin, où la pêche indigène en mer était totalement inconnue au moment de l'instauration du Protectorat, son développement a été, de façon originale, le contrecoup de l'établissement du port militaire de Bizerte. Les pêcheurs indigènes du lac, privés de leurs fonds habituels, se sont tournés vers la mer devant laquelle ils avaient jusque-là reculé. Leur nombre, qui avait baissé de moitié par rapport aux effectifs des pêcheurs du lac, était cependant loin d'égaler celui des pêcheurs européens ¹³⁵¹.

Selon des évolutions variées, la pêche maritime musulmane a été ainsi pour l'essentiel, dans tout le bassin occidental de la Méditerranée comme sur les côtes marocaines de l'Atlantique, l'effet, direct ou indirect, de la colonisation. Tout, dans les techniques et dans les engins de pêche, est venu de l'Europe ¹³⁵².

Dans les eaux du bassin oriental de la Méditerranée, le phénomène, beaucoup moins massif, n'en a pas moins été présent. La pénétration des Européens de l'Ouest y avait été très limitée jusqu'à la Première Guerre mondiale. Leur place était largement tenue par des Grecs, souvent sujets ottomans des côtes de l'Asie Mineure, qui venaient ajouter leur activité à

celle des rares pêcheurs locaux. Dès 1835, ceux de Rhodes, de l'Archipel et même d'Hydra arrivaient chaque année au nombre de près de 300 pour pêcher les éponges sur les côtes syriennes ¹³⁵³. La colonisation maritime occidentale n'y a cependant pas été absente lorsque, entre les deux guerres, l'établissement des mandats britannique et français sur le Levant en ouvrit les eaux. Tandis que la pêche grecque aux éponges prenait un caractère nouveau, industriel, avec la technique du scaphandre développée par les Rhodiens, dont la concurrence fit pratiquement disparaître les quelques pêcheurs indigènes qui refusaient le procédé nouveau, des Italiens introduisirent sur la côte syrienne pour les poissons la pêche moderne au chalut, et bien d'autres méthodes nouvelles ¹³⁵⁴. Le peuplement par des pêcheurs étrangers, et leur influence sur les populations locales, n'ont pas davantage manqué. Sur les côtes anatoliennes de l'Égée, où la densité des pêcheurs musulmans locaux était très faible, beaucoup d'entre eux, depuis le début du siècle, étaient des Musulmans crétois, en fait des Grecs islamisés qui s'étaient réfugiés en Asie Mineure, tout en continuant d'y parler leur langue, lors du rattachement de leur île à la Grèce, autour de 1900. Quant à la pêche des éponges, elle y était assurée essentiellement par les Grecs des îles de Kalymnos, Symi, Halki, Castellorizo et Nysiros, auxquels s'ajoutaient ceux de Bodrum et Çesme sur le continent ¹³⁵⁵. Lorsque ces derniers eurent émigré vers la Grèce lors des échanges de population de 1923, la pêche s'interrompit. Elle reprit à Bodrum dans les années 1930 seulement à l'initiative d'un Crétois qui fit venir un Grec chrétien de Kalymnos pour enseigner aux autochtones la technique de cette activité très spéciale. Celle-ci se développa dans les décennies suivantes au point qu'au début des années 1970 on comptait dans la ville 350 pêcheurs d'éponges sur un total de 500 pêcheurs, qui faisaient vivre un tiers des habitants de la bourgade (6 500 habitants en 1965) ¹³⁵⁶. Le processus a été ainsi exactement comparable à celui des côtes algériennes : installation de pêcheurs étrangers (quoique musulmans) et acculturation de la population locale aboutissant à l'essor d'un groupe de pêcheurs musulmans autochtones.

LES DERNIERS FOYERS DE LA VIE MARITIME MUSULMANE

Est-ce à dire, face à ce triomphe, dans la Méditerranée, des hommes et des techniques de l'Europe, que les sociétés musulmanes n'aient pu sécréter une activité maritime originale et indépendante ? Il y en eut en fait deux foyers remarquables, l'un régional, l'autre ponctuel : exceptions cependant très localisées, qui confirment une règle générale, et qui nécessitent des explications particulières.

LA PETITE SYRTE [1357](#)

Dans la Tunisie centrale et méridionale : golfe de Gabès, îles de Djerba et des Kerkena, l'activité maritime indigène, à peu près totalement absente à la fin du XIX^e siècle sur les côtes de la Tunisie septentrionale, avait traditionnellement une grande importance. À la pêche s'associait fréquemment le commerce lointain. Il y avait eu là de tout temps une population très adonnée aux choses de la mer. Ibn Hauqal signalait déjà au X^e siècle la qualité de pêcheurs des habitants des villes et bourgades côtières [1358](#), et Léon l'Africain, au début du XVI^e siècle, disait des gens de Sousse que « la plupart d'entre eux sont marins et naviguent sur les bateaux de commerce qui vont au Levant ou en Turquie [1359](#) ». C'était là que se trouvaient, aux débuts du Protectorat, la quasi-totalité des quelque 8 000 marins tunisiens (dont 3 500 pêcheurs pour 1 385 embarcations) [1360](#). Non négligeable sur le littoral du continent, où l'on a même vu s'y appliquer des nomades Methellith récemment fixés [1361](#), la pêche prend tout son essor dans les îles : à Djerba où elle faisait vivre en 1938 environ le dixième de la population mâle adulte (avec 600 barques et 130 pêcheries fixes) [1362](#) ; et surtout aux Kerkena, au large de Sfax, où elle intéresse plus ou moins la grande majorité de la population, avec plus de 1 000 pêcheries fixes et quelque 1 500 à 2 000 barques vers 1960 pour une population de moins de 15 000 habitants. Le nombre de ces barques, montées le plus souvent par le seul capitaine avec un ou deux matelots, qui n'était estimé qu'à 800 environ vers 1940, ne cessait de croître [1363](#), alors que le nombre des habitants résidents permanents des îles tendait à diminuer en raison d'une émigration assez forte. À la pêche est associée universellement une activité de transport, qui concernait les deux tiers des barques en 1960. Elle s'était développée à partir de 1830, d'abord chez les Djerbiens, puis chez les

Sfaxiens, qui établissent leurs premiers chantiers navals en 1840, et les Kerkéniens, et semble avoir culminé vers 1855, date où la flotte commerciale tunisienne comptait plus de 100 bateaux à voile allant à l'étranger, pour décliner relativement à partir de 1870 devant la concurrence de la vapeur. Elle avait cependant encore, à la fin du XIX^e siècle, des horizons considérables, entraînant à cette époque les habitants de Djerba et surtout des Kerkena jusqu'en Adriatique, à Alexandrie, à Malte, en Grèce pour vendre leurs poulpes, ou même jusqu'en mer Noire. Ce rayonnement s'est peu à peu rétréci à un cabotage qui atteignait encore régulièrement Tripoli dans la première moitié de ce siècle mais qui vers 1950 ne dépassait plus guère Sfax et Gabès [1364](#), et en dernier lieu assurait essentiellement les relations entre Sfax et les îles. Il n'y en a pas moins eu là une situation tout à fait exceptionnelle sur la côte nord-africaine.

C'est bien une nature privilégiée qui a été à la source de cet essor. Ce n'est pas une simple coïncidence si les premiers groupes de pêcheurs indigènes se rencontrent à partir de Monastir, c'est-à-dire précisément là où les courbes bathymétriques de 10 et 20 mètres s'éloignent du littoral pour enserrer de larges bancs, et si l'activité prend son maximum de développement au Sud du cap Kaboudia (le point le plus oriental de la Tunisie centrale) au moment où s'étalent ceux des Kerkena [1365](#). La faible profondeur des fonds dans tout le golfe, les vastes superficies d'herbiers vaseux propices à la faune de poissons et d'éponges, la présence de marées appréciables (dépassant 2 mètres, amplitude exceptionnelle en Méditerranée) qui assurent le mouvement des eaux, tout concourt à créer un milieu marin d'une remarquable richesse, très favorable par ailleurs à l'établissement de pêcheries fixes. Toutes sortes de développements techniques originaux y ont pris place, parmi lesquels des types singuliers d'embarcations, adaptées à ces eaux peu profondes et dangereuses pour les autres bâtiments : radeaux de troncs de palmiers [1366](#) ; et surtout les *loud* [1367](#), bateaux plats particulièrement caractéristiques des Kerkena.

Le *loud* (voir [fig. 7](#)) est normalement profond de 0,80 mètre à un mètre, avec 0,50 mètre de tirant d'eau seulement, pour 9 à 12 mètres de long et

une capacité de 5 tonneaux environ, avec un mât principal incliné vers l'arrière aux 2/3 avant du navire, à voile quadrangulaire, seule utilisée lorsque le bateau est employé pour la pêche, auquel s'ajoute un petit mât de proue à antenne et voile triangulaire qui sert lorsque le bateau est destiné au transport des marchandises et doit augmenter sa vitesse. Mais il peut atteindre jusqu'à 40 tonneaux avec deux mâts et une voilure plus complexe lorsqu'il est voué régulièrement au commerce. C'était jadis largement le cas. Le transport du sel des Kerkena (son exploitation fut active de 1902 à 1932) [1368](#), auquel les *loud* étaient bien adaptés, assura leur survie à cette époque. Mais leur nombre a ensuite diminué devant la concurrence du camionnage, et ceux qui subsistaient en 1960 (une cinquantaine) étaient réservés presque exclusivement à la pêche.

La culture maritime de la Petite Syrte a certes été tout le contraire d'une culture fermée. Elle a été largement perméable aux influences extérieures, tant au long des expéditions commerciales que Djerbiens et Kerkéniens menaient en Méditerranée qu'en raison d'une pénétration européenne non négligeable, dans ces fonds très attractifs, à l'époque coloniale, notamment pour la pêche des éponges (voir p. 290) mais également pour la pêche tout court (le plus important piège fixe (bordigue) de la Méditerranée, de 3,6 kilomètres de long, a été installé par un colon européen à partir de 1899 dans la lagune des Bibans au Sud de Zarzis) [1369](#). Le nom même du *loud*, bien que son étymologie soit incomplètement élucidée, est certainement d'origine étrangère (italienne ou espagnole) [1370](#). Mais les développements originaux y ont cependant été largement prépondérants. Des données linguistiques viennent souligner l'autochtonie fondamentale de cette culture. Sur un vocabulaire de 451 termes en relation avec la mer relevés aux Kerkena on compte seulement 79 termes d'origine italienne assurée [1371](#), surtout pour les techniques de navigation et de construction ou les types de navires, exceptionnellement pour quelques poissons ou mollusques. Le lexique reste essentiellement original, et arabe, pour les procédés de pêche, ce qui signifie que les indigènes ont réussi à préserver séculairement leur domaine propre de pêcheries. En revanche un vocabulaire relevé dans l'ensemble de la Tunisie, et notamment dans la région septentrionale (Bizerte) [1372](#) donne une proportion beaucoup plus

forte de termes d'origine étrangère : 254 (dont 212 italiens, les autres surtout français et grecs, ou turco-persans) sur un total de 601. Il y a bien eu là, dans le milieu si contraignant de la Petite Syrte, où les marins étrangers ne se risquaient qu'avec une grande hésitation avant la période coloniale, un foyer spécifique pour une vie maritime indigène.

Mais il faut faire intervenir un autre facteur déterminant. Cette orientation vers la mer exprime la présence, sur la côte continentale et dans les îles, d'une population abondante à laquelle les ressources de la vie agricole, face à un intérieur des terres qui lui restait fermé, ne pouvaient assurer à elles seules des moyens de subsistance. Le Sahel (« littoral ») de la Tunisie centrale, auquel s'ajoutaient les grosses agglomérations urbaines de Sfax et de Gabès, a constitué depuis le XVI^e siècle un refuge face à la steppe dévastée par les nomades. Comme Djerba, épargnée par eux en raison de son insularité, il a vu s'accumuler de bonne heure de fortes densités humaines ¹³⁷³. Les traditions maritimes antérieures s'y étaient conservées. Elles ont été assimilées par les nouveaux venus qui venaient s'y rassembler. Les Kerkena, totalement désertées à cette époque par suite des ravages des Espagnols, ont été rapidement réoccupées par une population mélangée, composée de déshérités et appauvris de toutes origines ¹³⁷⁴, qui ont trouvé dans le milieu marin des possibilités de survie que les îles elles-mêmes, très stériles, ne pouvaient guère leur procurer. À Djerba de même on a remarqué que la vie maritime caractérisait essentiellement le secteur le plus pauvre de l'île, au Sud de celle-ci, d'Adjim à Sedouikech, de population restée largement berbérophone et kharedjite, par opposition aux « huertas » plantureuses du Nord ¹³⁷⁵. Le processus, *mutatis mutandis*, n'est guère différent de celui qui a orienté vers la mer les villes barbaresques (voir p. 158). La vie maritime, en fait, n'a été qu'un pis-aller.

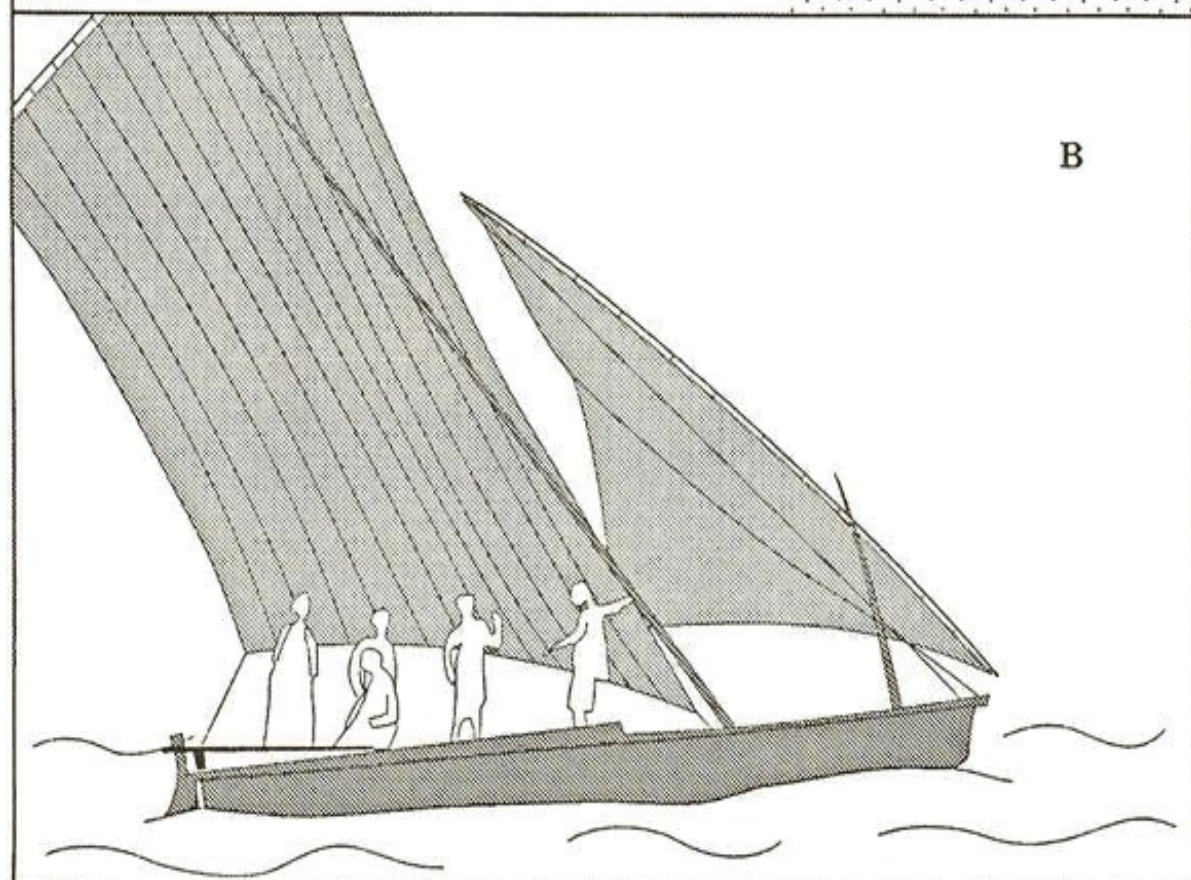
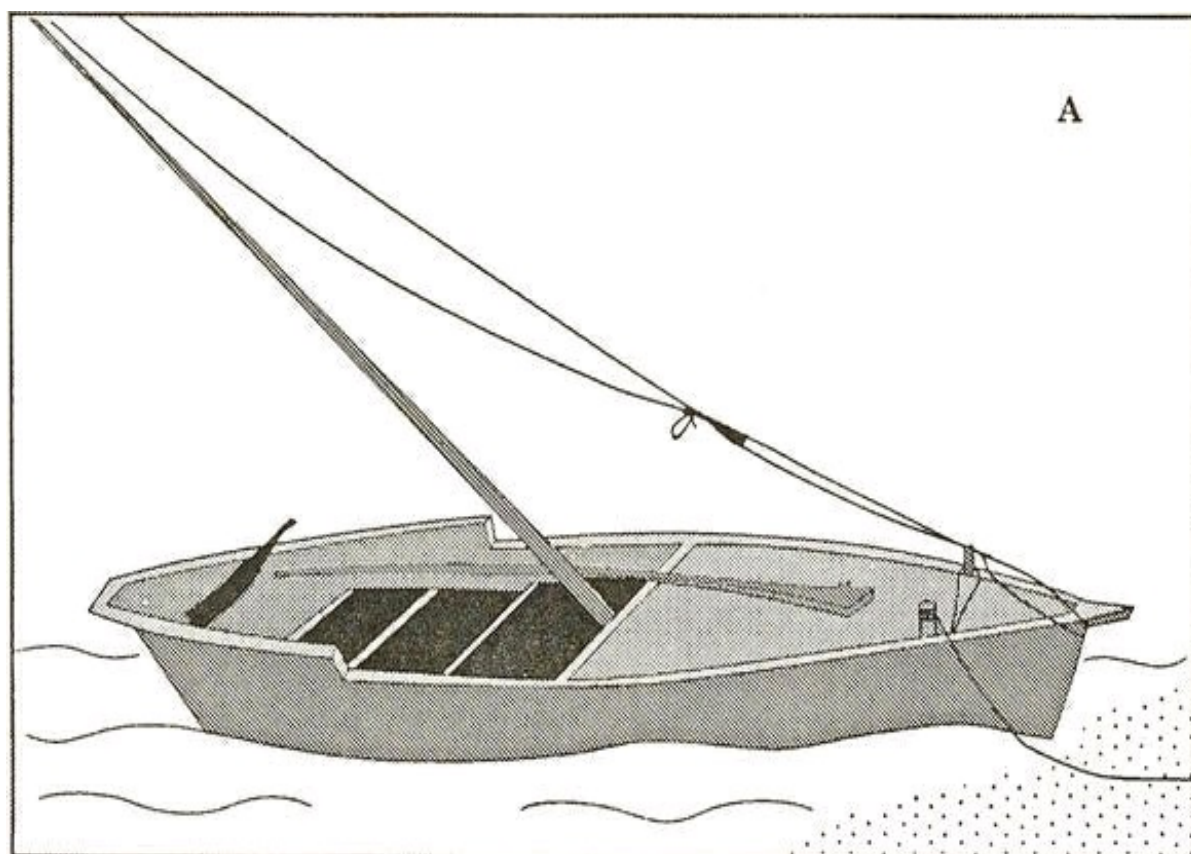


Fig. 7.

Le loud.

A. Loud à quai au port de Chergui (îles Kerkena), d'après Louis, 1961-1963, I, p. 216.

B. Loud kerkénien, d'après Despois, 1940, pl. XIX, fig. 37.

L'ÎLE DE ROUÂD

Il n'en va pas autrement du foyer, ponctuel celui-ci, et unique, qui se rencontre sur la côte du Levant. La vie maritime y était traditionnellement réduite à fort peu de choses : quelques groupes dispersés de pêcheurs assez misérables, répartis en un petit nombre de villes et de villages ¹³⁷⁶. Il est assurément significatif que dans un soigneux inventaire de l'économie de la Syrie et du Liban établi aux débuts du Mandat Français ¹³⁷⁷ pas une seule ligne n'ait été consacrée à la pêche ou aux autres activités liées à la mer. L'exception de Rouâd ¹³⁷⁸ n'en est que plus spectaculaire.

À quelques kilomètres au Sud de Tartous, c'est, au large de la côte, un écueil de grès stérile, de 700 mètres sur 400, émergeant à peine de la mer (10 à 15 mètres d'altitude), et abritant une population de 3 500 habitants qui en vivent exclusivement. Deux anses y accueillaient dans les années 1930 de nombreuses barques de pêche (côtière ou dans les eaux du lac d'Antioche en hiver lorsque le temps est trop mauvais en mer) et une flotte commerciale d'une cinquantaine de navires à voiles de 80 à 400 tonneaux, montés par des équipages de 7 à 10 matelots. En partie détruite pendant la guerre la flotte a été reconstituée après 1945 avec deux goélettes atteignant jusqu'à 500 tonneaux. Le modèle classique était celui de la goélette à deux mâts. Des bricks-goélettes plus complexes étaient destinés à la grande navigation hauturière vers Malte ou la mer Noire. Les Rouâdais pratiquaient en effet au XIX^e siècle un grand commerce dans toute la Méditerranée orientale, notamment de la Cyrénaïque vers Istanbul, et jusque sur les côtes de la Roumanie. Ils transportaient vers l'Egypte le bois des côtes sud-anatoliennes (d'Antalya et Silifke), du savon, du tabac et de l'huile, en rapportant du sucre, du riz, du sel. Les horizons se sont rétrécis entre les deux guerres, se limitant désormais essentiellement aux côtes de

la Syrie et de la Palestine, où l'activité avait été stimulée par la colonisation juive, et surtout à Chypre après la Seconde Guerre mondiale, avec des circuits de cabotage compliqués (transport de farine de Larnaca à Paphos, de caroubes de Paphos à Limassol, de farine de Limassol à Famagouste, avec retour sur lest à Larnaca) ¹³⁷⁹. Ne possédant jamais leurs marchandises, mais à l'affût de toutes les possibilités de transport, les Rouâdais étaient en mer la plus grande partie de l'année, ne revenant à leur île que pendant les mauvais mois d'hiver.

Enlevée par les Musulmans au Temple en 1302, Rouâd est restée occupée par la suite et n'a jamais été abandonnée. Elle était déjà entièrement bâtie en 1738 ¹³⁸⁰, et il y avait certainement eu là une tradition maritime locale continue. Mais le grand essor du commerce rouâdais n'est pas antérieur au XIX^e siècle. L'occasion en fut fournie par la guerre d'indépendance de la Grèce, au cours de laquelle les Ottomans firent de l'île un foyer de corsaires soldés, recrutés dans toutes les côtes de la contrée, qui se firent une spécialité des razzias de représailles dans l'Archipel, ramenant du butin et des femmes ¹³⁸¹. Une fois la paix revenue, et la course disparue (ses derniers représentants en Méditerranée orientale semblent avoir été les Musulmans (de langue grecque) de Spinalonga, îlot au large de l'Est de la Crète, qui la pratiquèrent jusque vers la fin du XIX^e siècle ¹³⁸², les Rouâdais, qui n'avaient pas d'autre ressource que la mer, se firent transporteurs.

Cette activité maritime apparaît avoir été ainsi très largement le résultat de facteurs politiques conjoncturels, certes à partir d'un site insulaire tout à fait exceptionnel, mais le phénomène resta isolé. Les influences culturelles extérieures ont de toute façon été considérables. Si le vocabulaire maritime rouâdais n'a pas fait l'objet d'un dépouillement numérique détaillé, on y a cependant relevé l'intensité des emprunts italiens ¹³⁸³. Ils y sont certainement beaucoup plus nombreux que chez les petits groupes de pêcheurs de la côte libanaise voisine, pour lesquels on dispose de données précises. En 1968-1969 ¹³⁸⁴ on n'y trouvait en effet que 187 mots d'origine étrangère sur 649 relevés dans le vocabulaire maritime arabe local. Parmi les emprunts, 55 étaient d'ailleurs turco-persans et 24 syriaques. Le nombre total des termes européens (31 italiens, 30 français, 25 grecs, 11 anglais, etc.) n'était que de 105, indiquant une acculturation au total très inférieure

à celle des côtes de la Tunisie ou du Maroc (voir p. 298). Tournée exclusivement vers le large, fruit d'un déterminisme naturel auquel des événements historiques particuliers ont donné l'occasion de s'exprimer, Rouâd n'a rien de commun avec la société du continent voisin.

AVENTURES DE MER. 8-9.

8. LA CROISIÈRE DE *L'IHSÂNIYE*

Sur ce qu'était l'état réel de la flotte ottomane traditionnelle dans les dernières années qui précédèrent Navarin, et en particulier sur la nécessité où elle se trouvait d'avoir massivement recours, pour sa logistique, à des navires chrétiens, nous possédons un précieux document : le journal de bord de l'*Ihsâniye* (« la Bienfaisante »), navire amiral de la flotte égyptienne (qui à l'époque ne se distinguait guère encore de la flotte du Sultan, dont l'Égypte restait vassale), d'Alexandrie à Navarin et Lépante, du 17 octobre au 25 novembre 1825, conservé dans deux registres turcs des Archives Nationales du Caire qui couvrent toute la période avec une interruption d'un seul jour pour la journée du 15 novembre, au cours du séjour dans le dernier port [1385](#).

L'Ihsâniye battait pavillon de Mouharrem Bey, gendre de Méhémet Ali et gouverneur d'Alexandrie. Destinée à sauter deux ans plus tard à la bataille de Navarin, elle faisait partie de la flotte musulmane chargée de convoyer le ravitaillement pour les troupes de l'Islam lors de la campagne qu'Ibrâhîm Pacha, fils de Méhémet Ali, avait entreprise sur l'ordre de son père et à la suite du *hatt-i cherif* du Sultan en date du 16 janvier 1824, pour réprimer la révolte des Grecs. Cette force navale, très composite, constituée de bâtiments très divers (frégates, bricks, goélettes, etc.), comportait la flotte impériale ottomane proprement dite, la flotte égyptienne, ainsi que des auxiliaires barbaresques, quatre pavillons (ottoman, égyptien, tunisien et algérien) étant officiellement représentés. C'était bien une « flotte de l'Islam », mobilisée sur l'ordre du Sultan. Le ravitaillement était chargé essentiellement sur des navires de commerce européens très variés, les hasards du texte mentionnant des navires anglais,

hollandais et américains, mais il y avait certainement plusieurs autres nationalités. Nous ne connaissons pas les effectifs exacts. Un détachement organisé, de Lépante, pour une reconnaissance, le 21 novembre, comprendra 4 frégates, 9 corvettes et 8 bricks de l'escadre ottomane, 2 brigantins et 13 bricks de l'escadre égyptienne, 2 bricks et une corvette de l'escadre tripolitaine, 2 frégates et une corvette de l'escadre algérienne, soit un nombre de 42 bâtiments de guerre, certainement très inférieur au total. Un comptage de l'ensemble des bâtiments présents, navires de guerre et de transport compris, demandé le 24 octobre par le Capitan Pacha, donna 129 ou 130 navires, selon les réponses, chiffre auquel il convient d'ajouter celui des retardataires non recensés, important comme on le verra. Il s'agissait en tout cas d'une masse importante. L'ensemble était placé sous les ordres du Capitan (*Kapudan*) Pacha, Mehemet Hüsrev, qui avait arboré sa marque sur la frégate *Mijde-resân* (« Porteur de bonne nouvelle »), assisté des trois amiraux habituels, le *kapudana bey* (« premier vice-amiral » ou « amiral »), le *patrona bey* (« vice-amiral ») et le *riyala bey* (« contre-amiral ») ¹³⁸⁶. Mouharrem Bey, qui porte le titre de serasker (« commandant en chef ») de la flotte égyptienne, était sous les ordres directs du *patrona bey*. C'est pourtant l'escadre égyptienne qui possédait le seul navire à vapeur de l'expédition (l'Égypte en avait alors deux), appelé le Nil, monté par 40 soldats réguliers et 10 *iç-aghasi* (« officier de l'intérieur »), ces derniers qualifiés de *fedâi* (« dévoués jusqu'à la mort »), équipage dont la constitution et les désignations ostentatoires indiquent bien l'importance que Méhémet Ali attachait à ce nouveau type de navigation.

Le texte du journal de bord, assez monotone dans sa formulation, et consacré pour la plus grande part à la transcription des signaux reçus et à leur exécution, ainsi qu'au détail des manœuvres et des tâches quotidiennes du bord, est cependant plein d'un pittoresque très révélateur par les incidents qu'il rapporte. Le 17 octobre, à 7 h 30 du matin ¹³⁸⁷, arrive l'ordre général d'appareiller, que Mouharrem Bey répercute à 8 heures à ses navires. À 9 h 30 l'*Ihsâniye* sort de la grande passe. Mais le départ s'effectue avec lenteur et dans un certain désordre. La frégate met en panne pour attendre les retardataires. Un peu après 11 h 30 elle reçoit la visite du *patrona bey* (sur une felouque), qui s'enquiert apparemment de la situation et s'efforce d'y remédier. À 1 h 30 de l'après-midi le Capitan Pacha fait

hisser le signal « halez le vent ; faites des bords ». Mais peu après deux navires égyptiens, la frégate *Sureyyâ* (« la Pléiade ») et un brick qui a été aménagé en transport, s'abordent proue contre proue. Les vergues de trinquet et de misaine du brick et les boute-hors du contre-foc des deux bateaux sont brisés. Les réparations sur place étant impossibles, le brick est pris en remorque par la corvette *Djenâh* (« l'Aile ») qui le fait rentrer au port. Cependant au coucher du soleil il y a encore des navires de transport qui ne sont pas sortis d'Alexandrie et on doit mettre en panne pour les attendre. Cette attente se prolonge toute la nuit. Peu après minuit le Capitan Pacha, désireux de savoir quels sont les retardataires, lance le signal : « Que chacun hisse les signaux de son nom. » Le lendemain matin 18 octobre, à 8 heures, Mouharrem Bey, convoqué par le Capitan Pacha, fait venir le vapeur pour se rendre à l'appel, et revient, après une demi-heure d'absence, répercuter à ses capitaines les ordres de diligence et d'attention qui lui ont été donnés. Il faut ensuite à nouveau mettre en panne. Les derniers navires marchands apparaissent à 2 heures de l'après-midi et rejoignent vers 3 h 30 seulement. On peut alors enfin prendre l'ordre de route vers la Morée et au coucher du soleil on se trouvera à 40 milles à l'Ouest-Nord-Ouest d'Alexandrie. La sortie du port et le rassemblement de la flotte avaient pris une journée et demie.

Le voyage tout entier sera à cette image. Il prendra 17 jours jusqu'à Navarin, où l'on arrive le 5 novembre au matin. On en repartira le 16 novembre, pour être à Lépante au matin du 19. La lenteur de la marche, particulièrement dans la première partie du trajet, s'explique par celle des navires de commerce, dont beaucoup sont constamment à la traîne. Aussi le livre de bord de l'*Ihsâniye* enregistre-t-il presque quotidiennement, et parfois même deux ou trois fois par jour, des signaux du Capitan Pacha ordonnant aux navires restés en arrière de « donner de la voile », de « faire diligence », de « reprendre l'alignement », de « rejoindre les navires qui sont en avant », et menaçant de sanctions ceux qui contreviendraient. Mais ces injonctions ne sont guère efficaces, et il faut les répéter sans cesse. On doit parfois envoyer des bateaux de guerre remorquer les transports, trop en retard, comme le 24 octobre ¹³⁸⁸. Le vapeur lui-même tombe fréquemment en panne. Il doit s'arrêter en Crète pour des réparations, et comme celles-ci ne peuvent être achevées à temps, il faut également le

remorquer [1389](#). Des incidents variés peuvent expliquer certains retards. Mais l'incapacité ou la négligence des capitaines de commerce européens y est sûrement pour beaucoup. Le 17 novembre l'*Ihsâniye* appelle par signaux Suleïman 'Alemdar, capitaine d'une goélette qui a été chargé de surveiller le départ des navires de transport, et lui demande si ceux-ci ont bien quitté la rade de Navarin. La réponse vient :

« Ils sont tous partis avant moi. J'ai même eu quelque peine à faire mettre en route le dernier, un capitaine anglais, qui était ivre » [1390](#).

Ce n'était évidemment pas la fine fleur des capitaines au long cours européens qui entraient au service de la marine ottomane. Faire régner un semblant d'ordre dans ce troupeau n'était assurément pas chose facile. Le 24 octobre on doit ralentir la marche car la moitié des navires de transport se trouve en arrière, tandis que l'autre moitié est trop en avant [1391](#). Aussi le Capitan Pacha s'efforce-t-il fréquemment de compter son monde et d'identifier les manquants en faisant hisser des signaux nominatifs [1392](#). Le 30 octobre la flotte est ainsi largement disséminée et il n'y a plus que 100 navires en vue [1393](#). L'ensemble devait constituer en fait une indescriptible cohue.

Dans un tel désordre le danger d'abordage, autant que celui de dispersion, était évidemment constant. Aussi le Capitan Pacha doit-il fréquemment signaler de veiller à éviter les rencontres et, la nuit, d'allumer les fanaux d'arrière pour les prévenir [1394](#). On a vu l'accident survenu à l'appareillage d'Alexandrie. Ce n'est pas le seul. Dans la nuit du 20 au 21 octobre le brick d'Ali Zebâni qapouda, « à cause de la bonace », est porté par les eaux tout près de l'*Ihsâniye*. Le brick doit mettre à l'eau sa felouque, et se faire remorquer par elle à la rame. L'abordage est évité de justesse au moment où l'*Ihsâniye* se préparait à descendre également sa felouque [1395](#). Déjà le jour précédent un navire de commerce américain a approché dangereusement l'*Ihsâniye* et il a fallu une manœuvre délicate pour s'en éloigner [1396](#). Dans le port de Lépante on ne sera pas aussi heureux. Un détachement doit prendre le large pour une reconnaissance. L'appareillage s'effectue dans une grande confusion et il se produit un véritable

enchevêtrement où six navires variés s'entrechoquent, grâce à Dieu sans grande gravité [1397](#).

La discipline, il est vrai, devait fort laisser à désirer, malgré la dureté des punitions, comme la bastonnade infligée à un matelot de l'*Ihsâniye* qui n'a pas pris son quart à temps [1398](#). Peu après le départ d'Alexandrie, un nègre, à bord du navire du commandant en chef des Algériens, est pris de démence et donne des coups de couteau à 13 soldats réguliers et 3 matelots (dont trois au total sont très grièvement blessés). Il se jette ensuite à la mer et s'y noie [1399](#). L'incident est-il isolé ? Que non pas ! Le 10 novembre une véritable émeute éclate à bord de la frégate ottomane montée par Hâlid Bey, ancien *riyala*. L'occasion en est une querelle entre les soldats réguliers embarqués et les marins, auxquels les premiers reprochent de ne pas avoir préparé la soupe, et il faut l'intervention de Bilâl Agha, second de Mouharrem Bey, qui monte à bord de la frégate et réussit à apaiser les mécontents et à rétablir l'ordre [1400](#).

Le livre de bord de l'*Ihsâniye*, au total, donne une bien piètre idée de la marine ottomane traditionnelle dans ses derniers jours. Les efforts de modernisation dont il a été question plus haut (voir p. 262) n'avaient guère eu de résultats pratiques. Tributaire pour sa logistique et ses transports de l'assistance de navires de commerce chrétiens, manœuvrant mal et encore très en retard sur le plan technique, elle était bien mûre pour le désastre de Navarin.

9. LE NAVIRE QUI CHANGEA LE MONDE : LE GOEBEN CHEZ LES OTTONIANS [1401](#)

C'est dans le contexte du profond déclin de la marine ottomane, et des tentatives de régénération qui se faisaient jour, en particulier depuis le gouvernement Jeune-Turc issu de la Révolution de 1908, qu'il faut placer l'extraordinaire épisode qui fit du croiseur de bataille allemand *Goeben*, accompagné du croiseur léger *Breslau*, dans les premiers jours de la guerre de 1914, l'instrument majeur de l'entrée en guerre de la Turquie aux côtés de l'Allemagne, avec les immenses conséquences qui s'en suivirent : fermeture des détroits de la mer Noire, principale route maritime possible de ravitaillement de la Russie, en armes et munitions, par les alliés

occidentaux ; échec sanglant des Dardanelles en 1915 ; et certainement en fin de compte Révolution et effondrement final de la Russie en 1917, dont ce fut la cause majeure ; avec les trois quarts de siècle de régime communiste qui en découlèrent et qui ont si profondément marqué toute l'histoire mondiale du XX^e siècle. Un expert maritime du temps a pu écrire à bon droit, dès 1918, qu'« il n'y a pas, dans l'histoire, deux autres bâtiments qui aient exercé une influence plus néfaste sur la politique ¹⁴⁰² » ; le titre d'un livre, écrit quelque 70 ans plus tard : *Le navire qui changea le monde* ¹⁴⁰³, ne paraît pas excessif.

Le point de départ doit en effet être cherché dans les efforts ottomans pour la reconstitution d'une marine, particulièrement nécessaire, dans la perspective d'une nouvelle confrontation avec la Russie dans le Caucase, pour assurer la maîtrise des communications maritimes en mer Noire, seule voie aisée vers Trébizonde, alors à peu près inaccessible par voie de terre autrement que par d'épouvantables chemins de montagne (voir p. 271) Des deux cuirassés (dreadnoughts) commandés en Grande-Bretagne, construits aux chantiers Armstrong sur la Tyne, l'un, le *Reşadiye*, était en cours d'achèvement en juillet 1914. L'équipage turc, de plus de 500 hommes, était déjà arrivé pour en prendre charge, et séjournait sur un vapeur turc sur la rivière, lorsque Winston Churchill, alors Premier Lord de l'Amirauté (ministre de la Marine), décida, le 28 juillet, dans le cadre des mesures de préparation de la Grande-Bretagne à la guerre, de réquisitionner les deux bâtiments. Le capitaine turc, cependant, réclamait la livraison du vaisseau. Devant le danger d'un coup de force qui lui aurait permis « de balayer les ouvriers et de hisser le pavillon turc, ce qui aurait créé une situation diplomatique très difficile ¹⁴⁰⁴ », Churchill fit placer une garde à bord des navires et interdit que les Turcs y fussent admis. La déception fut immense en Turquie. Mais une solution de rechange allait immédiatement apparaître.

Le *Goeben*, en Méditerranée depuis août 1912, où il montrait activement le pavillon allemand, notamment dans la péninsule Balkanique et en Asie Mineure, était un croiseur de bataille de 23 000 tonnes, armé de 10 canons de 280 mm, d'une vitesse pratique de 26 nœuds en pleine charge, qui surclassait en vitesse tous les navires anglais et français d'armement égal ou supérieur qui se trouvaient alors en Méditerranée. Seuls des croiseurs

légers britanniques, beaucoup plus modestes, pouvaient le prendre en chasse. Son compagnon le *Breslau*, croiseur léger de 4 500 tonnes armé de 12 canons de 105 mm, compensait de même sa faible protection par une vitesse de plus de 27 nœuds ¹⁴⁰⁵. La portée supérieure des pièces du *Goeben* (16 000 à 18 000 mètres avec une cadence de tir particulièrement rapide) lui assurait par ailleurs une nette supériorité sur tous les cuirassés français, d'armement légèrement supérieur mais de portée moindre (14 000 ou 15 000 mètres), et de toute façon beaucoup plus lents, qu'il pouvait ainsi envisager de détruire, en combat individuel, en restant hors de leur portée. Il constituait de la sorte un danger potentiel considérable pour les transports de troupes français entre l'Algérie et la métropole, même voyageant en convois fortement protégés. La seule force virtuellement supérieure à lui était constituée par un groupement d'au moins deux croiseurs de bataille britanniques (il y en avait trois à cette époque en Méditerranée, l'*Indomitable*, l'*Inflexible* et l'*Indefatigable*), jaugeant 17 000 et 18 000 tonnes, armés de 8 canons de 305 mm, qui lui étaient cependant individuellement inférieurs, et de toute façon légèrement moins rapides (23 à 24 nœuds). La seule possibilité théorique de venir à bout du *Goeben* était dans les hasards d'un engagement initial comportant des coups heureux qui auraient permis de réduire sa vitesse et de le maintenir à la portée de forces supérieures, ou dans des opérations combinées assurant un relais de forces adverses. Ceci pouvait d'autre part être facilité par l'absence de bases pour le navire allemand en Méditerranée occidentale en cas de neutralité de l'Italie, l'obligeant à un ravitaillement qui permettrait à une concentration hostile de se réaliser autour de lui. À l'entrée de l'Adriatique l'escadre de l'amiral Troubridge (quatre croiseurs cuirassés de 13 000 à 14 000 tonnes, accompagnés de contre-torpilleurs) constituait d'autre part une force susceptible de lui barrer la route des ports austro-hongrois et à travers laquelle une percée n'était guère concevable. Au total, dans une mer fermée où il était privé de points d'appui, il paraissait difficilement possible que le *Goeben*, malgré sa supériorité individuelle, pût échapper aux forces écrasantes réunies contre lui. Au premier accrochage sérieux, diminuant sa vitesse, une véritable meute se serait refermée sur lui, et, non sans causer certainement des graves pertes à ses adversaires, il aurait été sans aucun doute condamné.

Il réussit pourtant à s'enfuir, au cours d'une série d'épisodes rocambolesques qui illustrent bien le rôle déterminant du hasard dans les opérations navales, mais qui témoignent également d'une rare impétuosité, pour ne pas dire plus, chez ses poursuivants. Le 2 août le *Goeben*, qui avait quitté Pola le 30 juillet pour ne pas se laisser embouteiller dans l'Adriatique, et qui avait rallié le *Breslau* devant Brindisi, se trouve à Messine, où la nouvelle de la neutralité italienne est pour lui une sérieuse déception, et d'où il appareille le 3 août à 1 heure du matin sans avoir pu faire son plein de charbon. Le 4 août au matin il bombarde Bône et Philippeville et reprend le large, évitant à 40 kilomètres près la rencontre d'un groupe de cuirassés de la flotte française. Mais à 10 h 50 il rencontre inopinément le groupe des deux croiseurs de bataille britanniques *Indefatigable* et *Indomitable*, qu'il croise à contrebord à 9 000 mètres seulement de distance et qui le prennent immédiatement en chasse. Il réussit à les distancer dans la soirée, mais est resté pendant une grande partie de la journée sous le feu de leurs canons. L'ultimatum britannique à l'Allemagne ne devant expirer que le 4 août à minuit, le cabinet de Londres, tenu informé, décida de ne pas faire ouvrir le feu, sauvant ainsi le *Goeben* d'une destruction certaine, attitude honorable que l'on peut comprendre malgré l'invasion déjà consommée de la Belgique. À 5 heures de l'après-midi, le prince Louis de Battenberg, Second Lord Naval, fit remarquer qu'il y avait encore le temps de couler le *Goeben* avant la nuit. Winston Churchill, lié par la décision du cabinet, se tut ¹⁴⁰⁶. Échappant pendant la nuit à la surveillance d'un croiseur léger, le *Goeben* et le *Breslau* entrent à nouveau à Messine le 5 août à 4 heures, cette fois après la déclaration de guerre de l'Angleterre à l'Allemagne. Se voyant notifier seulement le même jour à 19 heures par deux officiers italiens la neutralité du port, l'amiral allemand réussit, en arguant du fait que le délai légal de 24 heures courait seulement à partir du moment où il avait été prévenu, à faire ainsi prolonger jusqu'au 6 août à 19 heures le temps d'escale qui lui était imparti, ce qui lui permit d'achever de remplir ses soutes ¹⁴⁰⁷. À 17 heures il appareillait de Messine vers le Sud, paré pour l'action et au son de la musique¹⁴⁰⁸, s'attendant à rencontrer dès sa sortie des eaux territoriales les croiseurs de bataille britanniques.

En fait l'amiral Sir Berkeley Milne, qui commandait l'escadre de

Méditerranée, avait bien rallié tous ses navires, avec croiseurs légers et contre-torpilleurs, près de Pantellaria dans la matinée du 5. Mais le 6 il n'avait plus à sa disposition que deux grands navires, car il avait dû envoyer l'*Indomitable* charbonner à Bizerte. Ne pouvant surveiller avec la masse d'effectifs « critique » les deux sorties du détroit de Messine, il opta pour la sortie Nord, conformément aux instructions qui lui ordonnaient de protéger en priorité les convois français d'Algérie, et bien que le risque fût minime pour ceux-ci étant donné la présence de toute l'escadre française à leurs côtés. On a fait remarquer ¹⁴⁰⁹ qu'une lecture plus complète de ces instructions du 30 juillet ajoutait « si possible en engageant une action individuelle contre les bâtiments allemands rapides, particulièrement le *Goeben* » ; et qu'un télégramme du 3 août avait renchéri en lui signalant clairement : « Le *Goeben* est votre objectif. Suivez-le et filez-le partout où il va ; soyez prêt à agir à la déclaration de guerre »¹⁴¹⁰. Quoiqu'il en soit l'amiral Milne resta en croisière entre la Sardaigne et Bizerte pendant toute la journée du 6. La Méditerranée orientale restait ainsi ouverte au *Goeben*, avec la route d'Istanbul.

À la sortie de Messine, dans la soirée, les navires allemands furent cependant repérés, et pris en chasse, par le croiseur léger rapide *Gloucester* (3 500 tonnes), qui observait la sortie Sud du détroit, signala leur position et les suivit pendant toute la nuit. Sir Berkeley Milne n'a plus à ce moment aucune chance de les rattraper, d'autant plus qu'il a reçu l'ordre de ne pas traverser le détroit de Messine pour ne pas heurter la susceptibilité italienne. Mais il reste l'escadre des croiseurs cuirassés de l'amiral Troubridge, qui croise à l'Ouest des îles Ioniennes. Informé de la route du *Goeben*, il est à minuit, avec ses quatre croiseurs cuirassés et ses huit *destroyers*, entre Corfou et Leucade, et peut ainsi intercepter le *Goeben* dès 5 h 15. Poursuivant sa route droit au Sud il est à 3 h 50 à hauteur du détroit entre Céphalonie et Zante, et possède là encore deux possibilités d'interception, soit à 6 heures, soit à 8 h 15, dans des conditions qui lui permettent de disposer au mieux ses navires pour barrer le passage et assurer une convergence des feux. Il est certain que dans le combat qui s'engagera alors les pertes britanniques seront lourdes et que le *Goeben*, tirant de sa portée maximale sans riposte efficace, détruira aisément un ou deux navires britanniques. Mais l'amiral Troubridge a quatre navires

puissants et le *Goeben* ne peut tirer sur tous ses adversaires à la fois. Une attaque des navires d'escorte à la torpille est également possible. Il est bien difficile de croire qu'il échappera à tous les coups et que sa vitesse n'en sera pas affectée. Dès lors il sera virtuellement perdu.

C'est alors que l'amiral Troubridge, invoquant la lettre de ses instructions générales qui lui interdisaient « de se laisser entraîner à une action contre des forces supérieures, si ce n'est en liaison avec les Français, et comme participant à une bataille générale », et qui lui prescrivaient par ailleurs comme première mission de bloquer le débouché de l'Adriatique, estimant qu'il ne pouvait plus engager le combat contre le *Goeben* dans les conditions avantageuses de la demi-lueur de l'aube, et que, dans une action livrée en plein jour, ses bâtiments seraient coulés les uns après les autres par le *Goeben* qui

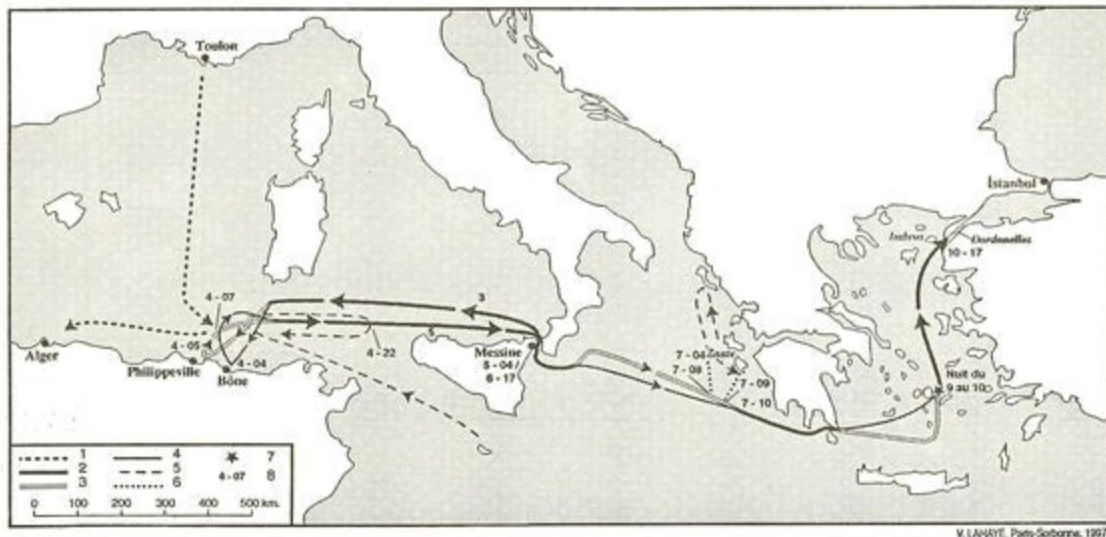


Fig. 8.

La fuite du Goeben.

1. Navires français. 2. *Goeben* et *Breslau* ensemble. 3. *Goeben* seul. 4. *Breslau* seul. 5. Navires anglais. 6. Id. : trajets possibles interceptant le *Goeben*. 7. Charbonnage en mer Égée. 8. Dates et heures.

resterait hors de leur portée, choisit de renoncer à l'interception et de faire route vers Zante. Jusqu'à 7 heures ce jour-là il lui sera encore possible d'intercepter les navires allemands. Plus tard cela devenait impossible. La décision du commandant de l'escadre des croiseurs cuirassés est

difficilement admissible. Son excuse fut, en dehors de la lettre de ses instructions, qu'il croyait que le *Goeben* ne faisait qu'un raid en Méditerranée orientale, pour aller inquiéter la navigation du canal de Suez, et qu'il serait préférable de l'attaquer à son retour avec des forces supérieures ¹⁴¹¹. C'est ce raisonnement qui fut accepté par la cour martiale britannique devant laquelle l'amiral Troubridge comparut à Portland, en septembre, sous l'inculpation d'avoir abandonné la chasse du *Goeben*.

Plus entreprenant fut le commandant Kelly, du *Gloucester*, qui suivait toujours à distance les deux navires allemands et qui, le *Breslau* ayant ralenti pour l'obliger à rester en arrière, tandis que le *Goeben* prenait de l'avant, n'hésita pas à ouvrir le feu à 13 h 35 sur le croiseur léger, ne rebroussant chemin que devant un retour offensif du *Goeben* ¹⁴¹². Quoiqu'il en soit, son charbon s'épuisant, il ne put garder le contact au-delà de la hauteur du cap Matapan, atteinte à 16 h 40. Les navires allemands pouvaient dès lors aller se perdre entre les îles de l'Archipel. Mais ils n'étaient pas encore pour autant tirés définitivement d'affaire, car il leur fallait également charbonner. Durant toute la nuit du 7 au 8 et pendant la journée du 8 août ils naviguent ainsi à petite vitesse dans le Sud de la mer Égée, à distance des routes fréquentées, entre la Crète et les îles de Santorin et de Milo, attendant un cargo charbonnier des lignes allemandes du Levant, parti du Pirée sous les apparences d'un caboteur grec, qu'ils peuvent joindre seulement le 9 août à 15 h 45 dans l'île de Denusa. Ils charbonnent toute la nuit et ne quittent Denusa qu'à 5 heures du matin le 10 pour entrer dans les Dardanelles ce même jour à 17 heures. Il aurait été encore possible, pendant ces trois jours, de retrouver les navires allemands si on avait soigneusement exploré l'Archipel par des navires légers, et les croiseurs de bataille anglais de l'amiral Milne, s'ils avaient suivi, auraient pu les rattraper. Rien de tout cela ne fut tenté.

La Turquie serait-elle entrée en guerre aux côtés de l'Allemagne sans l'arrivée du *Goeben* ? On ne peut l'exclure. On sait en effet que des négociations secrètes s'étaient engagées le 27 juillet entre les Allemands et les chefs du Comité Union et Progrès (Enver, Talaat et Djavid) en vue d'une alliance offensive et défensive, et que cette alliance fut effectivement conclue le 2 août ¹⁴¹³. Mais Churchill, qui fut violemment critiqué pour la réquisition des deux vaisseaux de ligne turcs en construction, en laquelle

on a pu voir un des éléments qui auraient conduit l'Empire Ottoman à prendre le parti de l'Allemagne, a affirmé dans ses Mémoires que « la réquisition des cuirassés, loin de dresser la Turquie contre l'Angleterre, faillit faire d'elle notre alliée ». Les Jeunes-Turcs, qui semblent n'avoir pas escompté l'entrée en guerre de la Grande-Bretagne, furent en effet bien prêts de reviser leur attitude lorsqu'ils surent que celle-ci devenait probable. Enver, qui avait appris, dans la nuit du 2 août, que le *Goeben* avait reçu l'ordre de rentrer en Adriatique et de gagner Pola, se rendit chez l'attaché militaire russe le général Leontieff et, jetant au vent tous ses plans antérieurs y compris l'accord signé la veille avec l'Allemagne, proposa à cet officier passablement surpris une alliance russo-turque moyennant quelques conditions et notamment des compensations en Thrace occidentale. Jusqu'à cette date encore tout retournement était encore possible. Quel fut l'impact exact de la fuite du *Goeben* chez les Ottomans, et celle-ci était-elle prévue ? En 1931 Churchill se demandait encore si les Allemands comprirent à ce moment seulement que les Jeunes-Turcs seraient à tout jamais perdus pour eux si le *Goeben* ne tentait pas un effort pour rallier Istanbul, ou bien si cette tentative faisait déjà partie de leur plan de guerre ¹⁴¹⁴? On sait maintenant, par les archives navales allemandes, qu'il faut répondre par la négative au moins à cette dernière question. Les plans antérieurs de l'amirauté germanique ne prévoyaient aucunement que le *Goeben*, en cas de guerre, eût à chercher refuge chez les Ottomans. Ses instructions étaient, après avoir troublé au maximum les transports de troupes français en Méditerranée occidentale, d'opérer en liaison avec les flottes austro-hongroise (et éventuellement italienne), ou de tenter une percée vers l'Atlantique ¹⁴¹⁵. C'est seulement à la nouvelle du traité secret germano-turc, et sur la proposition de l'ambassade allemande à Istanbul, que l'ordre de gagner cette dernière ville, obtenu du Kaïser lui-même par l'amiral von Tirpitz, fut envoyé le 3 août à 14 h 30 à l'amiral Souchon, commandant les navires allemands, qui le reçut le 4 août à 2 h 35 ¹⁴¹⁶. Encore celui-ci se trouva-t-il bientôt en face d'instructions contradictoires. Il reçut en effet le 6 août à 10 h 30 un contre-ordre, émis sous l'influence du ministère des Affaires Étrangères, peut-être informé des nouvelles dispositions d'Enver et de sa visite à Leontieff, lui signalant que « des raisons politiques interdisent pour le moment l'entrée à Istanbul » ¹⁴¹⁷. On lui donnait alors pour instructions, renouvelées, de se rendre à Pola ou

de se frayer un passage vers l'Atlantique. L'amiral Souchon, qui venait de donner ses ordres de départ pour la capitale turque, put considérer qu'il avait encore le choix entre les deux plans successifs. Il pouvait tenter de gagner Pola, ce qui pouvait à la rigueur se faire sans quitter les eaux territoriales italiennes et donc sans être exposé à une attaque britannique, mais qui destinait ses navires à un semi-internement dans une mer fermée. Il choisit le grand large, avec ses dangers et ses extraordinaires perspectives. C'est de cet homme, en fin de compte, que tout dépendit [1418](#).

On sait la suite. L'arrivée du *Goeben* fut certainement l'élément décisif qui fit pencher la balance en faveur de l'Allemagne. La maîtrise de la mer Noire était désormais assurée aux Turcs. Il restait cependant à Istanbul un important parti francophile, notamment dans l'opinion publique. On y pavoisa pour la victoire de la Marne, et celle-ci fit encore hésiter les dirigeants. Les atermoiements se prolongèrent pendant plus de deux mois. Les éléments germanophiles conduits par Enver et Talaat durent forcer la décision. Tandis que le Grand Vizir continuait à prodiguer aux Alliés des assurances amicales, les deux navires allemands avaient fait l'objet d'une vente fictive et, dès le 16 août, avaient hissé le pavillon turc, tandis que l'amiral Souchon était nommé commandant en chef de la flotte ottomane, qu'il réorganisa rapidement. Un personnel allemand constitua un noyau d'équipage sur chaque navire, avec mission d'en assurer le commandement au combat. De haute lutte, Souchon arracha à Enver l'autorisation d'attaquer par surprise les ports russes de la mer Noire. Des ordres secrets, lui enjoignant d'ouvrir les hostilités contre la flotte russe sans déclaration de guerre, et lui donnant un semblant de légalité pour ses équipages turcs, lui furent remis le 25 octobre. Le 27 la flotte germano-turque prenait la mer et le 29 elle bombardait Sébastopol, Odessa, Feodosia, Novorossisk ; détruisait des réservoirs de pétrole et pratiquement tous les bâtiments qui se trouvaient dans ce dernier port ; coulait un transport et torpillait une canonnière. Le 31 tous les navires assaillants étaient rentrés dans le Bosphore, le jour même où la Russie, l'Angleterre et la France entraient en guerre contre la Turquie. À Istanbul une crise ministérielle avait porté au pouvoir exclusif Enver et Talaat. Peu d'années plus tard, cependant, le plus grand empire musulman depuis le califat allait s'effondrer dans la défaite. Satan, une fois de plus, triomphait sur les eaux.

Quant aux deux navires, ils avaient entre-temps participé aux opérations de la guerre. Le *Breslau* avait été coulé par des mines le 20 janvier 1918 au cours du combat naval d'Imbros, où les deux navires étaient sortis des Dardanelles. Le *Goeben*, également avarié par des mines, avait pu rentrer dans le détroit et s'y échouer, avant d'être dégagé le 26 malgré des raids aériens alliés renouvelés. Sous son nouveau nom de *Yavuz* (« le terrible », surnom du Sultan Sélim le Conquérant (1512-1520)), il termina sa carrière dans la marine de la République de Turquie, et on pouvait le voir, dans les années 1950, comme l'a fait l'auteur de ce livre, rouiller mélancoliquement dans les eaux du golfe d'Izmit. C'était encore de loin à cette époque le plus puissant navire de la Méditerranée orientale.

CHAPITRE VI

Le harem du Grand Seigneur

LE LAC OTTOMAN

Il y eut une mer quasi fermée qui fut pendant près de trois siècles un domaine réservé des Turcs, jalousement interdit par eux à toutes les puissances européennes. En 1686 l'ambassadeur français Girardin avait profité d'un moment de cordialité dans les relations franco-ottomanes pour obtenir à des marchands français la permission occasionnelle de faire sur les côtes de la mer Noire quelques chargements de bois de mâture et de chanvres. Mais quand il sollicita pour eux l'autorisation d'y naviguer régulièrement il lui fut répondu que « le Grand Seigneur ouvrirait plutôt aux étrangers les portes de son harem » [1419](#). Une réponse analogue, et plus circonstanciée encore, fut faite en 1699 à l'ambassadeur de Russie, Oukraintzev :

« La Sublime Porte protège la mer Noire comme si c'était une chaste et innocente jeune fille que personne ne pourrait oser offenser ; le Sultan permettrait plutôt à quelqu'un d'entrer dans son propre harem que d'autoriser les bateaux étrangers à naviguer sur les eaux de la mer Noire. Ceci pourrait arriver seulement en cas de dissolution de l'Empire Ottoman » [1420](#).

Des efforts identiques effectués à plusieurs reprises par d'autres puissances européennes n'aboutirent pas davantage. Dans le premier quart du XVII^e siècle les Vénitiens avaient dépensé beaucoup d'argent sans

résultat pour tenter de corrompre à ce sujet des ministres ottomans. En 1609 sir Thomas Glover, ambassadeur d'Angleterre, avait obtenu une licence spéciale pour cela et un certain John Mandall fit des préparatifs pour faire le commerce de la soie avec la Perse par la voie de Trébizonde. Mais la permission fut révoquée avant d'avoir été mise à profit ¹⁴²¹. En 1672 les Vénitiens revinrent à la charge, et Chardin (voir p. 340 « Aventures de mer. 11 ») nous a laissé un commentaire circonstancié des conditions dans lesquelles ils échouèrent :

« Les Vénitiens ont souvent demandé permission de venir négocier en cette ville [Caffa] ; on la leur a toujours refusée. L'an 1672, le chevalier Quirini fit de grandes dépenses pour l'obtenir et il l'obtint en effet ; mais le douanier de Constantinople la fit révoquer. Voici comment la chose arriva.

« Tous les Européens ont dans leurs capitulations qu'ils ne paieront aucune douane qu'aux lieux où ils débarqueront leurs marchandises. En vertu de cet article, les Vénitiens ne voulaient payer à Constantinople aucun droit de celles qui étaient dans un petit vaisseau venu exprès pour aller à Caffa. Le douanier le prétendait. Le chevalier Quirini obtint du *defterdar* un ordre au douanier de ne prendre point de connaissance de tout ce qui pouvait être sur le vaisseau vénitien destiné pour Caffa. Le *defterdar* est le grand trésorier de l'empire ; il a toutes les douanes en son département. Le douanier, ayant vu cet ordre, écrivit au vizir que le négoce des Vénitiens à la mer Noire serait très dommageable au grand seigneur et à la Porte ; que le dommage particulier de sa hauteursse était tout visible, en ce que les marchandises qui sont propres pour la mer Noire et qui viennent de Venise, paient deux fois la douane, savoir, en entrant à Constantinople et en en sortant ; qu'il en était de même des marchandises qu'on apportait de cette mer, et que les Vénitiens transportent, et que le grand seigneur perdrait tout cela, si les Vénitiens avaient la liberté d'y aller, parce que, en vertu de leurs capitulations, ils ne doivent payer aucune douane que là où ils déchargent des marchandises. Qu'outre cela, de permettre aux Vénitiens l'entrée de la mer Noire, c'était ouvrir aux princes chrétiens une nouvelle voie de communiquer et de se lier avec ceux qui confinent à cette mer, qui

sont tous ennemis de la Porte ; qu'il y avait enfin à considérer que cette permission ruinerait une infinité de gens de mer, sujets du grand seigneur, Turcs et chrétiens, parce que, comme il y a beaucoup plus de sûreté dans la navigation des Européens qu'en celle des Turcs, les Vénitiens deviendraient les voituriers de la mer Noire, et que chacun voudrait s'embarquer avec ses marchandises sur leurs vaisseaux. Le grand vizir comprit bien tout cela, il ordonna au gouverneur de Constantinople de ne point laisser aller le vaisseau vénitien à la mer Noire » [1422](#).

En 1678 les Hollandais avaient de même réussi à faire insérer dans leurs Capitulations deux articles (58 et 59) qui leur accordaient l'autorisation théorique. Mais la mesure ne fut pas davantage appliquée, sans doute par crainte de l'ouverture de débouchés à la Russie qui commençait à cette époque à progresser vers le Sud. On pourrait poursuivre aisément cette énumération. Pendant l'ambassade du marquis de Villeneuve (1728-1740), une autorisation fut ainsi accordée aux Français pour deux passages à titre d'essai, mais elle fut révoquée par un nouveau Grand Vizir, qui venait de succéder à celui qui l'avait donnée, avant d'avoir pu être mise à profit [1423](#).

Cette longue série de fins de non-recevoir, particulièrement remarquable lorsqu'on songe à la versatilité de la politique ottomane à l'égard des nations européennes, et les accommodements que celles-ci réussissaient souvent à obtenir par rapport aux décisions affichées, exprime une constance exceptionnelle. Il y eut bien là un cas unique d'un espace maritime de grandes dimensions, entouré de terres fortement peuplées et riches d'abondantes ressources, entièrement intégré à la politique et à la vie d'un grand État musulman. Ni la mer Rouge ni le golfe Persique, bordés de contrées en grande partie désertiques et stériles, et d'ailleurs précocement ouverts au commerce européen à la période moderne ; ni la Caspienne, où la période de domination musulmane fut beaucoup plus courte (voir chapitre VII), n'ont présenté de situations comparables.

L'intérêt des Turcs pour la mer Noire, cependant, avait été bien long à se manifester. Alors qu'ils l'avaient atteinte dès la fin du XII^e siècle, occupant sans doute une première fois Samsun vers 1190 et s'y installant

définitivement dès le début du XIII^e siècle ¹⁴²⁴ avant de s'emparer de Sinope en 1214, le grand commerce qui la traversait, en provenance des territoires de la Horde d'Or vers la Méditerranée en passant par une voie méridienne transanatolienne contrôlée par les Seldjoukides, était resté essentiellement entre les mains des marins et marchands italiens, principalement génois (voir p. 185), qui avaient dispersé leurs comptoirs tout autour de cet espace pontique ¹⁴²⁵. Les Grecs, dans leur empire indépendant établi à Trébizonde depuis 1204, bien que laissant aux Italiens le grand commerce, maintenaient de leur côté une marine importante ¹⁴²⁶, indispensable pour les relations le long de la frange côtière étroite et montagneuse à laquelle ils étaient réduits. C'est sur un navire grec qu'Ibn Battouta alla de Sinope à Kertch en 1334 ¹⁴²⁷. Le fait qu'Héraclée (Eregli) ait été cédée aux Turcs en 1360 ¹⁴²⁸ ne semble pas avoir eu de conséquences, les commerçants génois y ayant maintenu leur activité. A Samsun même, ville double, une citadelle chrétienne, Simisso, à une portée de trait de la ville turque, avait une garnison génoise jusqu'au commencement du XV^e siècle ¹⁴²⁹.

En fait c'est seulement après la prise de Constantinople en 1453 que les Turcs comprirent l'intérêt qu'ils auraient à englober dans leurs possessions la totalité des côtes de cet espace pontique dont leur nouvelle capitale apparaissait comme le pôle désigné. Encore cette prise de conscience ne fut-elle pas immédiate. L'occupation de Samastria (Amasra), dernière colonie génoise sur la côte septentrionale de l'Anatolie, en 1459, s'inséra simplement dans le processus d'intégration à l'Empire Ottoman des émirats turcs encore indépendants de la péninsule, et de l'empire grec de Trébizonde (1461). C'est seulement à partir de 1475 que l'expédition de Caffa, suivie de la vassalisation des Tatars de Crimée, des Nogay des steppes, des Caucasiens occidentaux et, parallèlement, de la principauté roumaine de Moldavie (occupation de Kilia et de Cetatea Albă en 1484), fit en moins d'une décennie de la mer Noire un espace ottoman, qui fut même la base d'une politique d'expansion vers les steppes de la basse Volga et la Caspienne dont le point culminant fut l'expédition d'Astrakhan en 1569 avec le projet, à cette époque, d'un canal Don-Volga.

LES COSAQUES DANS LE BOSPHORE

Mais les Turcs contrôlaient-ils réellement cette mer Noire ? Ils en furent toujours très loin. Sans parler des côtes caucasiennes à demi soumises, et dont les marins ne dépendaient d'eux que par des liens assez lâches de vassalité et d'intérêt, il faut constater un fait étonnant : bien avant l'installation permanente des Russes sur ces rivages, sortit des fleuves de la grande steppe un ennemi redoutable, dont les Ottomans, au plus fort de leur puissance maritime, ne purent jamais venir réellement à bout, et qui fit peser jusque sur la banlieue de leur capitale une menace permanente ¹⁴³⁰. Dès la fin du XVI^e siècle les Zaporogues (Cosaques du Dniepr), établis le long du fleuve et familiers avec ses eaux, se font une spécialité de la flibuste. Vers 1600 cette activité est bien enracinée parmi eux. Ils avaient de longues barques (20 mètres de long sur 4 de large), très basses, de faible tirant d'eau, soutenues par des caissons de roseaux, manœuvrées par 20 à 30 avirons par embarcation (10 à 15 de chaque côté), avec deux hommes par aviron, montées ainsi au total par une cinquantaine d'hommes munis d'un armement léger, et qui ne hissaient de voile que par brise légère. Ces *tchaïki* (« mouettes » ; le terme est passé en turc sous les formes *çayka*, *sayka*, pour désigner d'abord dans le vocabulaire militaire des embarcations montées par une vingtaine de rameurs, pourvues de un à trois canons, opérant essentiellement dans la flottille du Danube ¹⁴³¹, mais aussi des bateaux plus importants) atteignaient les côtes de l'Anatolie (550 kilomètres de leur point de départ) en quelque deux jours. D'une maniabilité incomparablement supérieure à celle des galères turques, capables de se réfugier dans des eaux peu profondes, groupées en bandes de 40 à 60 barques en moyenne mais pouvant en compter 100 ou davantage qui attaquaient en essaims dispersés, elles posèrent à la lourde flotte ottomane un problème qu'elle ne put jamais réellement résoudre.

Dès 1604 on voit les Cosaques attaquer ainsi Trébizonde et Sinope. En 1606, sur les côtes d'Europe, ils opèrent une descente sur Kilia et détruisent Varna. En 1613 ils s'en prennent à la Crimée, où ils brûleront en 1616 le marché d'esclaves de Caffa. Les Turcs essayèrent alors de lancer une grande chaîne en travers de l'embouchure du fleuve pour les empêcher de gagner la mer, mais ils réussirent à passer quand même en tirant leurs barques par des voies détournées ¹⁴³². L'exemple fut bientôt imité par les Cosaques du Don, qui se révélèrent non moins redoutables. Pour ceux-ci

cependant, la forteresse d'Azov, devant laquelle il fallait passer, constituait un obstacle majeur. Les Cosaques s'emparèrent en 1637 de la ville, que les Turcs assiégèrent en vain en 1641 avec une flotte de 70 galères et 100 navires légers. En 1642 cependant les Cosaques, épuisés, durent l'abandonner, et les Turcs édifièrent en 1660 deux tours et une grande chaîne en travers de l'embouchure du fleuve. La prise d'Azov en 1694 par les Russes, qui durent la rétrocéder aux Turcs en 1711 mais l'occupèrent définitivement à partir de 1739 (traité de Belgrade), ouvrit à nouveau cette route. De toute façon dès juillet 1624 on avait vu une bande de 70 à 80 *tchaïki* apparaître dans le Bosphore. Deux semaines plus tard elle fut suivie d'une autre, de 150 barques cette fois¹⁴³³. En 1625 300 embarcations pillent les côtes jusqu'à Trébizonde. Le Capitan Pacha remporte cette année-là sur eux une grande victoire : 240 barques sont détruites ou prises. Mais en 1626 on signale un total de plus de 700 barques cosaques¹⁴³⁴. En 1630 le Capitan Pacha en capturera 30 et fera 800 prisonniers¹⁴³⁵. Mais en 1633 ils sont à nouveau dans les environs immédiats d'Istanbul. En 1634 on signale 150 « mouettes » dans le Haut Bosphore. L'expédition se termina cette année-là par un désastre. Cent d'entre elles seront détruites ou capturées, et un millier de Cosaques prisonniers défilèrent dans les rues de la capitale. Mais malgré ces succès épisodiques les raids et la menace ne cessèrent guère tout au long du XVII^e et du XVIII^e siècle.

« On peut affirmer sans crainte d'être démenti qu'il est impossible de trouver sur cette terre des hommes plus audacieux qui se soucient aussi peu de la vie... et qui redoutent moins la mort. Des experts dans les affaires maritime disent que leur habileté et leur intrépidité dans les batailles navales en font des ennemis plus redoutables que n'importe qui »,

écrit à leur sujet un chroniqueur turc du XVII^e siècle¹⁴³⁶.

En fait les Cosaques n'ont pas véritablement gêné le commerce de la mer Noire. Quoi qu'en dise Evliya Çelebi, qui les signale comme pillant des navires¹⁴³⁷, ils furent avant tout des pillards de côtes, menant contre celles-

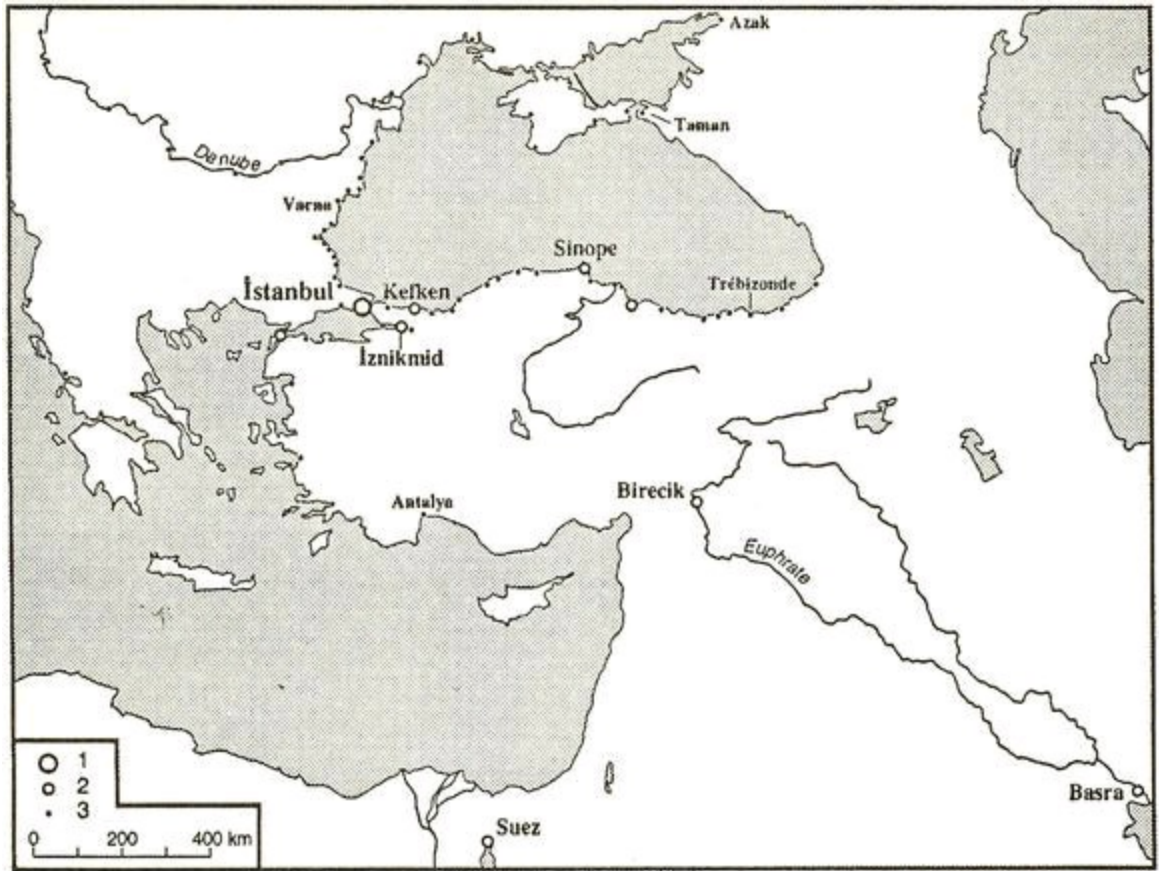
ci des opérations massives, beaucoup plus fructueuses que les attaques contre des navires isolés. C'est aux invasions des Normands beaucoup plus qu'à la piraterie méditerranéenne qu'il faut comparer leur activité. Nombre d'entre eux achevèrent leur carrière dans les chiourmes du Grand Seigneur ¹⁴³⁸. Leur présence continue n'en témoigne pas moins d'une situation qui, au cœur même de son « harem », échappait totalement au contrôle de celui-ci.

UNE POLARISATION INCOMPLÈTE

Imparfaitement dominé, cet espace fut-il du moins exploité de façon rationnelle, et continue ? Fut-il l'objet d'une politique économique cohérente et réfléchie ? Il y eut, certainement, une volonté affirmée en ce sens. Il y avait, dans les pays riverains de la mer Noire, des ressources potentielles considérables, dont beaucoup étaient vitales pour l'Empire ¹⁴³⁹. Les faire contribuer à l'approvisionnement et à la vie de l'immense capitale qui se développa bientôt à Istanbul après la conquête fut l'objectif avéré de la Porte. Devant la carence à peu près totale des routes terrestres, en particulier à partir des façades littorales, très montagneuses, de l'Anatolie septentrionale et du Caucase, l'instrument essentiel ne pouvait être que le transport maritime. Lorsque nous pouvons commencer à analyser en profondeur le fonctionnement de l'agglomération, au milieu du XVII^e siècle, la corporation des commerçants de la mer Noire, au nombre de 8 000 en 2 000 boutiques ¹⁴⁴⁰, tenait un rôle capital dans l'activité de la ville, ainsi que celle des marins de la même, au nombre de 9 000 ¹⁴⁴¹. Un autre témoignage sur l'intensité de cette vie maritime est apporté par le grand nombre des chantiers de construction navals utilisés par la flotte ottomane, dont la carte a pu être dressée pour le XVII^e siècle (voir [fig. 9](#)) ¹⁴⁴². Elle révèle une étonnante dispersion en multiples foyers, dont beaucoup étaient certainement modestes mais qui attestent de l'extraordinaire diffusion des artisans de marine, qui répondaient évidemment à une demande locale importante pour les activités privées, et qui s'oppose de façon spectaculaire à la concentration des chantiers méditerranéens en un petit nombre de sites puissants, expression de la volonté de l'État sur des côtes à peu près dépourvues de vie maritime.

Par la mer arrivaient ainsi, dans la seconde moitié du XVII^e siècle, les

céréales (blé, avoine, orge), le poisson, les matières grasses des steppes septentrionales [1443](#), le bois des côtes anatoliennes et thraces, les esclaves du Caucase (voir p. 331 « Aventures de mer. 10 »), les fourrures, qui étaient les principaux objets du trafic. Vers le milieu du XVIII^e siècle un observateur français, dont les données ont été recueillies dans les années 1750-1760, nous a laissé de ces importations d'Istanbul un tableau extraordinairement détaillé [1444](#). La ville recevait ainsi des esclaves de Circassie, des Abazes et de Géorgie, des denrées alimentaires (céréales des steppes septentrionales, poissons secs et salés, caviar, viande séchée, miel de Crimée, beurre fondu des steppes Nogay, poissons et caviar de Circassie, noisettes, fruits secs, raisiné et pâte de prunes, légumes (oignons) des côtes anatoliennes), des matières premières (laine, cuirs et peaux, fourrures, salpêtre, argile dégraissante de Crimée, peaux d'ours et de moutons de Circassie, soie et laine de Géorgie, bois des côtes du Caucase et de l'Anatolie septentrionale et, en transit de Perse, cuivre par Trébizonde), mais aussi, ce qui était apparemment nouveau, des produits fabriqués de l'artisanat de Crimée (selles, feutres, sacs, couteaux, cordages de chanvre en transit de Russie) ou de Trébizonde et de Rize (toiles de lin). Par ailleurs Istanbul exportait (ou réexportait sur des navires ottomans) vers tout le pourtour de la mer Noire, les produits de son artisanat



V. LAHAYE, Paris-Sorbonne, 1998.

Fig. 9.

Les chantiers de construction navale ottomans au XVII^e siècle, d'après Bostan, 1992, p. 29.

1. Arsenal impérial (Galata). 2. Arsenaux. 3. Ateliers de construction navale.

et ceux de l'industrie européenne : étoffes surtout venant d'Europe, tapis, indiennes et bocassins de l'artisanat anatolien (de Tokat notamment), fusils, savon, mais aussi des matières premières (le lin pour les toiles de Rize, qui venait d'Égypte, fer et acier), et des denrées alimentaires méridionales en provenance de régions méditerranéennes ou exotiques (riz, figues et raisins secs, jus de citron, olives, vinaigre, tabac, sucre, épices). À ces courants commerciaux s'ajoutaient des migrations humaines. Istanbul, dès le XVII^e siècle, accueillait en nombre des gens des côtes sud-orientales de la mer Noire, où le surpeuplement commençait certainement déjà à se faire sentir dans la frange littorale qui, à l'abri de la montagne et de puissantes forêts, était restée indemne, dans l'ancien empire de Trébizonde, des ravages des

nomades turcs, et avait bénéficié d'une continuité du peuplement ¹⁴⁴⁵.

Est-ce à dire que la polarisation vers la métropole ait été totale ? L'administration ottomane, certes, consacra tous ses efforts à la développer, et s'efforçait de dériver vers Istanbul les itinéraires commerciaux transverses afin de s'en assurer le contrôle. Elle cherchait ainsi en 1684 à obliger le commerce d'Ankara vers la Pologne à passer par la capitale ¹⁴⁴⁶, et sévissait en 1691 et 1692 contre des marchands d'Alep qui passaient par les échelles des côtes de la mer Noire pour aller en Roumélie afin d'éviter les droits de transit élevés à payer à Istanbul ¹⁴⁴⁷. En fait elle n'y réussit jamais. Au milieu du XVIII^e siècle florissaient de nombreux courants transversaux¹⁴⁴⁸. C'est ainsi que la Crimée recevait noisettes, raisiné et pâte de prunes de la côte de Trébizonde, ainsi que du bois de la côte anatolienne et des objets de bois (vases, plats) fabriqués à Amasra. En revanche les grains de Crimée, malgré les interdictions, parvenaient fréquemment à Trébizonde et à Rize. Les vins de Tripoli et de Trébizonde sur la côte anatolienne, ceux d'Ak Kirman et de Misevria sur la côte de Bessarabie et de Bulgarie, étaient expédiés en Crimée, chez les Abazes, ou chez les Cosaques du Sud de la Russie qui s'approvisionnaient à Oczakov ¹⁴⁴⁹. Les courants humains n'étaient pas moins diffus. Les montagnards des chaînes est-pontiques de l'Anatolie migraient non seulement vers Istanbul mais aussi dans toute la région à l'Ouest de la mer Noire. Il y avait même en Moldavie une importante colonie commerciale de Lazes (Caucasiens islamisés) ¹⁴⁵⁰.

Au total cette mer Noire ottomane, plus que de courants systématiquement organisés, laisse l'impression d'une prodigieuse complexité de mouvements spontanés, « browniens », médiocrement centralisés et auxquels l'autorité supérieure n'avait pas réellement su imposer une coordination d'ensemble.

LA PÉNÉTRATION EUROPÉENNE

La première brèche au système de la mer Noire ottomane data de 1696 lors de la prise d'Azov par les Russes et de la construction d'une flotte russe sur les eaux de la mer du même nom. Des navires russes accompagnèrent ainsi à Istanbul, en 1699, le plénipotentiaire du Tzar.

Rétrocédée à la Turquie au traité du Pruth en 1713, Azov revint à la Russie au traité de Belgrade en 1739, avec une portion du littoral de la mer d'Azov, mais l'article IX du traité prévoyait encore que le commerce des Russes sur la mer Noire serait fait exclusivement sur des navires appartenant aux Turcs. Parallèlement, au traité de Passarowitz (1718), la limite de déplacement des navires autrichiens sur le Danube était restée fixée aux bouches du fleuve. Dès 1750 un premier comptoir français s'était établi à Caffa, où le drogman français faisait du commerce depuis 1746, mais c'était sur des navires battant pavillon ottoman. En mars 1765 Henri Grenville, dans un rapport au gouvernement anglais, constatait encore avec dépit que « les Turcs ne partagent la navigation de la mer Noire avec aucune nation que ce soit et tous les Étrangers en sont exclus ¹⁴⁵¹ ». Mais l'interdiction des eaux de la mer Noire aux marines européennes ne put être maintenue lorsque s'affirma le déclin politique de l'Empire. Le traité de Küçük Kaynarca (1774) ouvrit la mer Noire aux navires de commerce russes, tandis que l'annexion de Kertch, de Yeni Kale et des bouches du Dniepr élargissait considérablement le front de mer de l'empire des Tzars. La convention d'Aynali Kavak en 1779 le compléta en accordant aux mêmes navires le libre passage du Bosphore et des Dardanelles. La fondation de Kherson en 1778, l'annexion de la Crimée et l'occupation de la Géorgie en 1783, la prise d'Oczakov en 1788, l'établissement en 1795 de la ville nouvelle d'Odessa, marquèrent bientôt les étapes décisives de l'installation russe en mer Noire à la fin du siècle. Le privilège fut rapidement étendu aux autres nations européennes. L'Autriche l'obtint en 1784, et quelques bateaux autrichiens furent également autorisés à passer les détroits pendant la guerre turco-russe de 1787-1792, mais sans traité formel. Dès 1792 la Suède recevait l'autorisation de naviguer en mer Noire, due sans doute à la volonté de déprécier celle qui avait été accordée aux Russes. La permission fut étendue en 1799 aux navires de la Grande-Bretagne, alors alliée de la Turquie, mais ne fut suivie d'effet pratique qu'en 1802, date à laquelle les Français en bénéficièrent également. La complète levée des restrictions au commerce international ne fut cependant réalisée qu'au traité d'Andrinople en 1829.

Bien avant cette date la pénétration européenne avait entraîné une perturbation considérable des courants commerciaux. Dès 1781 un premier

navire russe était passé de Kherson à Marseille. En 1784 un comptoir français s'était installé à Kherson. Au début du XIX^e siècle plusieurs centaines de navires assuraient déjà le commerce de la Russie méridionale. Le pavillon ottoman n'y avait aucune part. En 1803, année de la paix d'Amiens, où le trafic reprend normalement en Méditerranée, sur un mouvement de 815 navires dans les ports russes de la mer Noire (dont 552 à Odessa et 210 à Taganrog) on en comptait 421 autrichiens et 329 russes, et aucun ottoman ¹⁴⁵². En septembre 1830 un observateur français, au débouché du Bosphore sur la mer Noire, voyait « flotter tous les pavillons du monde, excepté celui des Ottomans ¹⁴⁵³. C'était cependant sans doute excessif. En fait le commerce maritime ottoman ne fut pas éliminé totalement de la mer Noire, mais il se réduisit progressivement aux côtes occidentales du Caucase, tant que celui-ci resta indépendant, et aux côtes septentrionales de l'Anatolie. Avec le Caucase, le commerce des esclaves resta actif pendant toute la première moitié du XIX^e siècle, en échange de produits manufacturés très variés. En 1818 un Français qui naviguait pour le compte du gouvernement russe rencontra ainsi un bateau turc allant de Trébizonde à Anapa avec un chargement de toiles ¹⁴⁵⁴. En dehors du cabotage le long des côtes anatoliennes, un commerce transpontique subsistait à partir d'elles vers la Russie sur une base restreinte. En 1831 un bateau turc y exportait ainsi des étoffes d'Alep et des noisettes au départ de Trébizonde ¹⁴⁵⁵. Sinope restait une importante base navale ottomane et un grand centre de constructions maritimes ¹⁴⁵⁶. Un fait nouveau important intervint. Ce fut le grand essor du commerce de transit de la Perse par la voie de Tabriz, Erzurum et Trébizonde, qui fit de la mer Noire la voie d'accès normale vers l'Iran jusqu'au développement du trafic de ce pays par terre vers la Russie à la fin du XIX^e siècle et, plus récemment, au détournement du commerce iranien vers le golfe Persique ¹⁴⁵⁷. Le pavillon ottoman put s'y faire une place, qui ne fut pas négligeable. En 1836 les premiers bateaux à vapeur anglais avaient pénétré dans les eaux pontiques. Dès 1837 les Ottomans inauguraient, après eux, une ligne à vapeur vers Trébizonde, avant d'être suivis par les Autrichiens, les Français et les Russes. En 1833, dans le commerce de Trébizonde, la valeur des biens transportés sur les vaisseaux ottomans était encore d'environ les trois quarts pour les importations et d'un cinquième pour les exportations. En 1836 elle atteignit la moitié pour les importations et même 90 % pour les

exportations, et ceci bien que 70 à 80 % des marchandises destinées à la Perse fussent britanniques. C'est seulement dans les années 1840 que disparut la situation prédominante des Ottomans, et que les navires autrichiens s'emparèrent d'environ les deux tiers du trafic de marchandises transitant par Trébizonde. La ligne turque n'en continua pas moins à fonctionner, sur une base régulière hebdomadaire à partir des années 1860 après des périodes d'interruption ¹⁴⁵⁸. Depuis cette date le commerce turc de la mer Noire est resté actif, essentiellement sous forme d'un cabotage important notamment pour les passagers, le bois, le charbon du bassin de Zonguldak expédié vers Istanbul, mais également avec des exportations directes (noisettes et tabac) vers l'Europe.

UNE AIRE RELICTUELLE: LA CULTURE MARITIME EST-PONTIQUE

Comment expliquer cette persistance, face à une formidable concurrence européenne, dont la suprématie apparaissait évidente sur les côtes anatoliennes elles-mêmes dès le second tiers du XIX^e siècle ? Et comment comprendre le contraste total avec la quasi-inexistence de vie maritime ottomane (à l'exception de celle des Grecs) en Méditerranée ?

Et tout d'abord qui donc étaient ces marins ottomans de la mer Noire ? On y comptait certainement ici aussi des Grecs. Ceux-ci étaient nombreux dans le Pont jusqu'aux échanges de population de 1923. En 1830 la plupart des ouvriers des chantiers navals de Sinope étaient des Grecs, et un voyageur français expliquait par l'ingéniosité de cette main-d'œuvre, et les bas salaires dont elle se contentait, la façon dont on voyait « les flottes mahométanes reparaître tout à coup après avoir été détruites ¹⁴⁵⁹ » (on était trois ans après Navarin !). Mais les Grecs furent loin de dominer parmi les marins. On peut affirmer qu'il y eut là une culture maritime proprement musulmane.

Mais ses origines étaient très anciennes. On a remarqué, sur les rivages du Sud-Est et de l'Est de la mer Noire, la persistance de types d'embarcations extrêmement archaïques (voir [fig. 10](#)). Le *griparion*, barque côtière de transport et de pêche, à mât unique, voile latine et occasionnellement foc supplémentaire, se caractérise par une poupe

arrondie sous l'eau de façon à permettre à la barque d'être tirée de ce côté sur la plage, le déchargement se faisant ainsi par l'arrière au moyen d'un plan incliné. Le *paraskalmion* est une gabare symétrique, de 6 à 12 mètres de long, très robuste, à fond plat, à proue et poupe également recourbées et à peu près impossibles à distinguer, qui peut s'échouer par l'une ou l'autre de ses extrémités. Encore présents dans la région dans les années 1930, et le premier au moins jusque dans les années 1960, les deux types sont mentionnés dans des textes et représentés sur des monuments figurés de l'époque de l'empire de Trébizonde, où ils assuraient le trafic côtier tandis que de puissants navires de conception et de fabrication génoises affrontaient la haute mer pour le transport à longue distance ¹⁴⁶⁰. Mais il est possible de remonter encore plus loin. Sur les côtes de la Circassie indépendante on a décrit dans la première moitié du XIX^e siècle de grandes barques à fond plat, à proue effilée très spectaculaire portant une tête d'animal sculptée, mues par 18 à 24 rameurs avec des avirons très longs, portant parfois une voile triangulaire, d'une très grande vélocité et pouvant contenir jusqu'à 50 à 80 hommes, qui étaient traditionnellement utilisées aussi bien pour le transport que pour la piraterie dans les eaux littorales, qu'on a rapprochées, non sans pertinence, des *kamara* décrites par Strabon dans la même région comme barques de pirates ¹⁴⁶¹. Cette continuité des types de navires exprime celle des hommes. C'était la même population maritime qui s'était maintenue, depuis l'Antiquité, sur ces côtes protégées de l'intérieur par l'impénétrable forêt pontique (voir p. 319). Elle fut islamisée lentement après la chute de l'empire de Trébizonde et la vassalisation de la Géorgie, et ne fut turquisée que très partiellement, des ethnies caucasiennes (Lazes) gardant leur individualité linguistique jusque sur le territoire de la Turquie actuelle. Le substrat culturel pré-islamique persista largement. Les habitudes maritimes ne sont qu'une des nombreuses originalités qui caractérisent ces Turcs de la mer Noire orientale ¹⁴⁶², et à plus forte raison encore les tribus caucasiennes. Dans ces pays où la sécurité relative avait permis le maintien d'un habitat fondamentalement dispersé, où les cadres religieux n'avaient guère d'emprise sur la population, et où le café est aujourd'hui plus que la mosquée le ciment de la communauté, une foi simple s'établit, bien éloignée de toutes les condamnations portées contre la mer.

Cette culture maritime est-pontique fut d'ailleurs, à l'époque ottomane et particulièrement à partir des XVII^e-XVIII^e siècles, lorsque l'islamisation eut été réalisée, une culture conquérante. Elle fut largement véhiculée par les migrants qui, abandonnant cette frange précocement surpeuplée, allaient s'établir dans les secteurs centraux et occidentaux des côtes pontiques, et jusque dans la capitale et ses environs immédiats, où les villages de pêcheurs du haut Bosphore en sont issus ainsi qu'un grand nombre des bateliers du port. Devant le désintérêt général que la société d'Istanbul manifesta, sauf courts épisodes, pour la mer et les activités maritimes (voir p. 224), il y avait là une place à prendre, une « niche » qu'ils surent occuper.

Il ne faut pas croire pour autant que cette culture ait été savante, loin de là. Sur leurs modestes embarcations, ces gens ne s'éloignaient pas des côtes. Les procédés de navigation restaient rudimentaires. Lorsque le botaniste français Tournefort s'embarqua en 1701 pour aller d'Istanbul à Trébizonde, il constatait que ces navigateurs n'avaient pas fait de progrès depuis les Argonautes :

« Je ne disconviens pas que cette mer ne soit sujette à de grandes tempêtes, et je n'aurois pas de bonnes raisons pour le nier, car je ne l'ai veüe que dans la plus belle saison de l'année ; mais je suis persuadé qu'aujourd'hui dans l'état de perfection où l'on a porté la navigation, on y voyageroit aussi seûrement que dans les autres mers, si les vaisseaux étoient conduits par de bons Pilotes. Les Grecs et les Turcs ne sont guères plus habiles que Tiphys et Nauplius qui conduisirent Jason, Hercule, Thésée, et les autres héros de Grèce, jusque sur les côtes de la Colchide ou de la Mengrelie. On voit par la route qu'Apollonius de Rhodes leur fait tenir, que toute leur science aboutissoit, suivant le conseil de Phinée cet aveugle Roy de Thrace, à éviter les écueils qui se trouvent sur la côte méridionale de la mer Noire, sans oser pourtant se mettre au large, c'est à dire qu'il falloit n'y passer que dans le calme. Les Grecs et les Turcs ont presque les mêmes maximes ; ils n'ont pas l'usage des Cartes maritimes, et sçachant à peine qu'une des pointes de la boussole se tourne vers le Nord, ils perdent la tramontane, comme l'on dit, dès qu'ils perdent les terres de

veüe. Enfin ceux qui ont le plus d'expérience parmi eux, au lieu de compter par les rumbs des vents, passent pour fort habiles lorsqu'ils sçavent que pour aller à Caffa il faut prendre à main gauche en sortant du canal de la mer Noire ; et que pour aller à Trébizonde il faut se détourner à droite.

« À l'égard de la manœuvre, ils l'ignorent tout à fait, leur grand mérite est de ramer. Castor et Pollux, Hercule, Thésée, et les autres demi-dieux se distinguèrent par cet exercice dans le voyage des Argonautes ; peut-être qu'ils étoient plus forts et plus hardis que les Turcs, qui souvent aiment mieux s'en retourner d'où ils sont venus et suivre le vent qui souffle, que de lutter contre. On a beau dire que les vagues de la mer Noire sont courtes, et par conséquent violentes, il est certain qu'elles sont plus étendues et moins coupées que celles de la mer Blanche [la Méditerranée], laquelle est partagée par une infinité de canaux qui sont entre les Isles. Ce qu'il y a de plus fâcheux pour ceux qui naviguent sur la mer Noire, c'est

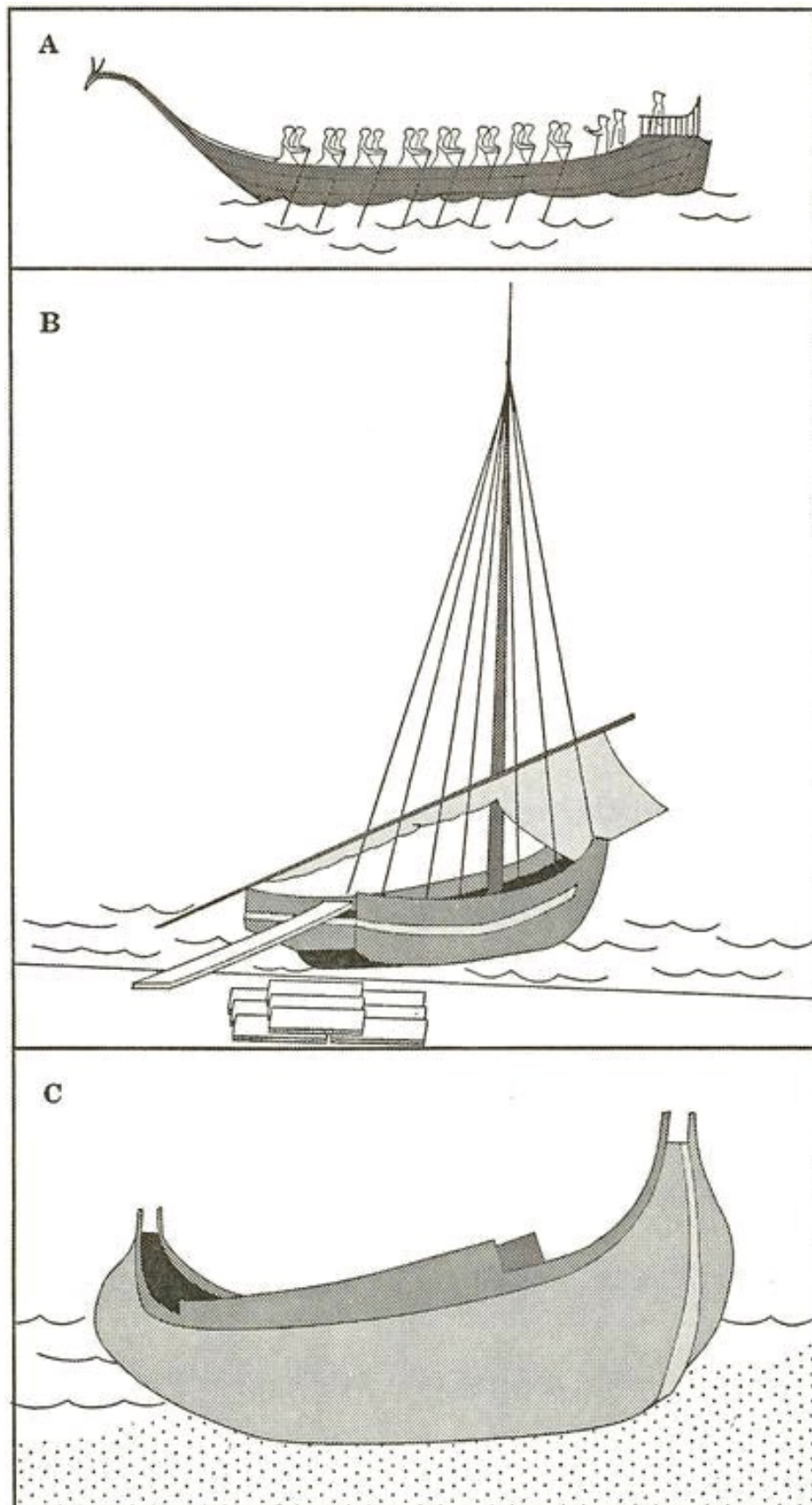


Fig. 10.

Types traditionnels de bateaux dans le Sud-Est de la mer Noire.

*A. Barque de guerre circassienne (d'après Taitbout de Marigny, 1837, frontispice). B. **Griparion** de Trébizonde, non pontée, déchargeant des charpentes par l'arrière, d'après une photographie de 1932 reproduite par Bryer, 1966, pl. 1. C. **Paraskalmion** de Trébizonde (**Id.**, Bryer, 1966, pl. 2). Noter la symétrie de l'avant et de l'arrière.*

qu'elle a peu de bons Ports, et que la plupart de ses Rades sont découvertes : mais ces Ports seroient inutiles à des Pilotes, qui dans une tempête n'auroient pas l'adresse de s'y retirer. Pour assurer la navigation de cette mer, toute autre nation que les Turcs formeroit de bons Pilotes, répareroit les Ports, y bâtiroit des Moles, y établiroit des magasins ; mais leur génie n'est pas tourné de ce côté-là »¹⁴⁶³.

Avec prudence notre homme renonça à tout voyage en haute mer et décida de naviguer à la turque, dans une felouque montée par un timonier et quatre matelots, dans la suite du pacha d'Erzurum qui gagnait ainsi son poste :

« Tout ce qu'on a dit de cette mer depuis le temps d'Homère jusqu'à présent, et tout ce que les Turcs en pensent... ne nous fit pas balancer un moment à entreprendre ce voyage : mais il faut avouer que ce ne fut qu'à condition que nous le ferions sur un Caïque, et non pas sur une Saïque [voir p. 316]. Les Caïques qui vont sur cette mer, sont des felouques à quatre rames qui se retirent tous les soirs à terre, et qui ne se remettent en mer que dans le calme, ou avec un bon vent, à la faveur duquel on déploie une voile carrée animée par les zéphirs, et que l'on baisse bien sagement lorsqu'ils cessent de souffler. Pour éviter les alarmes que la nuit donne quelquefois sur l'eau, les Matelots de ce pays-là qui aiment à dormir à leur aise, tirent leur bâtiment sur le sable et dressent une espèce de tente avec la voile, c'est la seule manoeuvre qu'ils entendent bien »¹⁴⁶⁴.

Le voyage dura ainsi un petit mois, du 26 avril au 23 mai, sans s'éloigner de la côte et en couchant à terre tous les soirs ¹⁴⁶⁵. Notre botaniste en garda, somme toute, un excellent souvenir :

« Il ne faut pas, Monsieur, sur cette relation vous faire une idée désavantageuse de la mer Noire ; nous n'avancions que dans le calme parfait, les vents du Nord que l'on appréhendait tant, et la mer qui paroissoit toujours grosse à ces bons Musulmans, ne secoüoit pourtant pas nos bateaux bien fortement... Notre marche me faisoit souvenir de ces temps de mollesse que Mr Despreaux décrit si bien dans son Lutrin,

On reposoit la nuit, on dormoit tout le jour.

« C'étoit là justement la vie de nôtre cour. On ne s'éveillait que pour fumer, pour prendre du caffè, pour manger du ris et boire de l'eau ; on n'y parloit ni de chasse ni de pesche. Nous ne fîmes ce jour-là que 12 milles à la rame, et nous abordâmes sur une plage dans un lieu charmant et rempli de belles plantes »¹⁴⁶⁶.

Cette navigation aimable et nonchalante ne s'était pas améliorée au XVIII^e siècle. Peyssonnel, qui voyagea dans les années 1750, insistait sur ses périls :

« Les plus grands dangers sont l'ignorance et l'inexpérience des navigateurs et la maladresse dans leur manière de charger les navires », écrivait-il ainsi. Se rendant en Tartarie (Crimée), il s'embarqua sur un bateau dont l'itinéraire projeté passait par Trébizonde, avec retour vers la péninsule Taurique. Mais lorsque le patron crut être parvenu en Crimée il s'avéra qu'on était à l'embouchure du Danube¹⁴⁶⁷. L'ambassadeur anglais Grenville, qui écrit en 1766, et que sa nationalité prédisposait à s'intéresser aux questions maritimes, nous a laissé de cette navigation de la mer Noire un tableau passablement effrayant. Le premier danger résidait dans la très médiocre conception des navires de charge, ces « saïques » à voile de

beaupré et deux voiles latines, avec une poupe excessivement haute et mât penchant très fortement vers la proue, qui se révélaient très instables :

« Il n'y a pas eu moyen de faire revenir les Turcs de leur erreur dans la construction de ces bâtiments. Des naufrages les plus fréquents n'ont pas pu corriger leurs Abus. Un certain Izzac Aga... pour de longues années Directeur de la Douane des Nations Franques à Constantinople, illettré... a dirigé les plus grosses affaires avec une exactitude étonnante. Il avait par son emploi des très fortes connections avec les Francs qu'il aimait, et avec lesquels il aimait à boire. Il a travaillé pendant nombre d'années à réformer la navigation sur la Mer Noire. Il y faisait un commerce très étendu, et tous les Vaisseaux qui étaient employés au transport de ses Denrées étaient construits sur le même modèle que les Vaisseaux des Grecs. Mais son Exemple, quoique applaudi, n'a trouvé que peu d'imitations et a été entièrement abandonné à sa mort ».

Aussi les naufrages étaient-ils « fort fréquens ». Mais ce n'était pas la seule explication :

« Outre l'ignorance des mariniers il se joint encore d'autres raisons qui causent ces malheurs. Les Ports... [sont] fort mauvais... mais la principale cause la voici. Chaque Bâtiment qui va sur la Mer Noire, traîne avec lui une très grosse Barque attachée à une Corde ; ils disent que cette Barque leur est indispensablement nécessaire pour le chargement des Vaisseaux, surtout pour ceux qui font le Commerce de Bois et de Charbon ; mais si elle est utile, cette Utilité est bien rachetée par les fréquents Naufrages qu'elle cause, puisque dès qu'il se lève un Orage, tout l'Équipage se jette dans la Barque, se sauve à force de Rames et abandonne le Vaisseau au gré des Vents ».

Ces pertes ne nuisaient cependant pas, apparemment, au volume du trafic :

« Le Commerce sur la Mer Noire est si lucratif que l'on compte de ne rien perdre, si de trois Bâtiments, il en revient un sain et sauf, et il est si considérable qu'il n'occupe pas moins de mille Bâtiments et... les plus petits [ont] environ vingt hommes d'équipage » [14681469](#).

On aurait pu s'attendre à ce qu'un système aussi déconcertant ne pût résister longtemps à la concurrence européenne, lorsque celle-ci s'établit. Il n'en fut rien, et le fait peut paraître surprenant. Victor Fontanier, chargé de mission par le gouvernement français, qui fit le voyage d'Istanbul à Trébizonde en novembre 1830, nous a laissé une relation qui éclaire les conditions de cette persistance, et les mérites de ces marins qui, un demi-siècle après l'ouverture de la mer Noire au commerce européen, avaient déjà remarquablement intégré certaines connaissances occidentales en matière de science nautique, sur des navires encore bien modestes où ils avaient su parallèlement conserver les avantages des méthodes traditionnelles et réaliser parfois de remarquables innovations, en particulier pour l'ancrage, où elles étaient rendues nécessaires par l'absence de toute bonne installation portuaire :

« Les bâtiments turcs de la mer Noire sont d'une petite portée ; ils ne jagent guère que cent tonneaux. On les construit sur presque tous les points du littoral à partir de Synope jusque sur les côtes de l'Abazie ; presque tous ont la même forme ; ils sont assez allongés et bâtis avec un bois fort solide ; leurs voiles sont en coton ; la chambre est si basse qu'on ne peut y tenir debout et qu'il faut s'accroupir à l'orientale ; sur le pont est une dunette ouverte, divisée en deux parties par le timon du gouvernail ; d'un côté se place le capitaine, de l'autre l'écrivain ; à peine ont-ils l'espace nécessaire pour s'y tenir, ce qui n'empêche pas qu'ils n'y admettent encore des passagers. L'équipage est d'une dizaine de matelots... Nos moyens de

navigation consistaient en une boussole ; comme sur les navires européens, on marquait le sillage ; enfin nous possédions une carte turque confectionnée à l'arsenal, qui les vendait aux capitaines ; on les forçait en outre à avoir un livre de bord, mais pour la forme seulement, car on n'exigeait pas qu'il soit exactement tenu. Il suffisait de payer trente piastres et de le renouveler souvent. Nos marins consultaient avec une grande attention un almanach turc, rédigé chaque année dans la capitale ; c'est une longue bande de papier que l'on roule à son gré, et qui est renfermée dans une boîte ; on y inscrit les jours de l'année et quelques phénomènes astronomiques, tels que les différents quartiers de lune et les principales éclipses... je suis persuadé que pour confectionner leurs almanachs ils ont recours aux services des Arméniens... je ne leur connais d'autre instrument qu'une espèce de sextant fort grossier, avec lequel ils prétendent connaître l'heure de midi pour la prière. Cet instrument consiste en deux règles de bois, qui forment un angle égal au complément de celui du rayon solaire avec l'horizon au solstice d'hiver. Un fil à plomb est suspendu au sommet de cet angle, et tombe sur un cercle placé à la base, et où sont tracées des divisions pour les différents temps de l'année ; on vise le soleil avec un des côtés, et quand le fil à plomb tombe sur la division voulue, il est midi. Du reste ils ne s'en servent pas pour la navigation ; et la connaissance qu'ils ont des côtes le rendrait fort inutile sur la mer Noire. Puisque je suis entré dans de si longs détails, je dois dire que leur carte de la mer Noire n'est point à mépriser. Je l'ai comparée avec celle du capitaine Gaultier, et elle m'a paru fort exacte pour l'Anatolie ; elle est sans doute préférable pour la côte d'Abazie, quoique le dessin soit peu régulier, et qu'on ait exagéré le relief des caps et l'enfoncement des ports...

La première nuit de notre navigation ne fut pas heureuse non plus que la journée qui lui succéda ; cependant nous avançons, mais le troisième jour nous fûmes obligés de céder à la violence du vent et de laisser arriver. C'est la méthode des Turcs, et je crois qu'elle est préférable dans la mer Noire. Comme ce n'est pas ce que font les bâtiments européens, j'entrerai à ce sujet dans quelques détails que je ne crois pas inutiles. En fait il se perd chaque année un assez grand nombre de navires européens dans la mer Noire, et cet accident n'arrive que bien rarement aux Turcs, qui certes ne les valent pas ; en fait aussi, les bâtiments turcs qui vont sur les côtes

d'Anatolie, partant le même jour de Constantinople, arrivent à leur destination plus tôt que les Européens. Cela tient au mode de navigation. Un bâtiment européen, après avoir dépassé le canal, se dirige vers la Crimée pour s'éloigner des côtes d'Anatolie ; si le vent du nord s'élève, il tâche de se maintenir en avançant ; s'il peut arriver ainsi à la pointe de Synope, il ne craint aucun danger ; mais s'il ne le peut, la tempête continuant, il est infailliblement jeté à la côte, car il ne connaît aucun des ports qui se trouvent entre cette pointe et Constantinople, et c'est une opinion partout répétée qu'il n'y en a pas. Les Turcs au contraire se réfugient successivement à Karpé, à Héraclée, à Amastro. Sans doute que ces ports ne sont ni très vastes, ni d'un abord facile ; ils suffisent cependant pour abriter. Maintenant si les Turcs font plus rapidement leurs voyages, en voici les raisons : un bâtiment qui est forcé de louvoyer dans la mer Noire, n'avance presque jamais ; le plus souvent il rétrograde à cause de la fréquence des lames, et de leur peu de parallélisme ; elles s'élèvent de toutes parts et tourmentent le vaisseau sans lui permettre de faire route. Ainsi les Européens reculent pendant que les Turcs sont au port ; leur navigation est encore retardée parce que, quelle que soit la saison, ils se tiennent en pleine mer, où, pendant l'été, ils sont pris par les calmes et emportés par les courans ; les Turcs, au contraire, marchent terre à terre, et profitent des vents du Sud qui s'élèvent chaque soir. J'ai observé à Trébizonde quatre bâtiments rester cinq jours en vue de la ville, s'en approcher pendant la journée, puis être emportés chaque soir plus loin qu'ils n'étaient la veille. Pendant ce temps, les Turcs entraient dans le port. La pratique, comme on voit, est dans ce cas, comme dans beaucoup d'autres, supérieure à la théorie.

« Je ne négligerai pas d'indiquer les précautions que prennent les Turcs lorsqu'ils s'établissent dans les ports. Ils sont munis de plusieurs ancres à quatre branches, mais fort légères pour la plupart ; ils ne se servent pas d'ailleurs de câbles en fer, mais ils jettent toujours plusieurs ancres à la mer et s'affourchent avec beaucoup d'intelligence. Une de leurs pratiques est de faire passer un câble très fort sur le bâtiment lui-même ; ce câble est retenu vers la poupe et la proue par des ancres. Ils prétendent que cette précaution empêche la violence du tangage et ne permet pas de chasser. Selon eux les côtes de l'Anatolie sont très saines et on n'y trouve presque pas de rochers ;

l'ancrage est partout excellent et les câbles en fer sont trop pesants pour être employés avec avantage. J'ignore si leur opinion est fondée, mais je sais que, lorsqu'ils hivernent, ils emportent tout ce que renferment leurs navires et les abandonnent sur tous les points de la côte, tant soit peu abrités, après les avoir amarrés comme j'ai dit ; il n'arrive jamais d'accident » [1470](#).

Cette culture maritime, on le voit, fut à la fois traditionnelle et ouverte, et ce fut le secret de ses progrès. Elle n'intégra d'ailleurs pas seulement des techniques extérieures, mais aussi des hommes, venus d'un peu partout. Lorsque le voyageur britannique Edmund Spencer, en 1836, se rendit (en cachette des Russes) de Trébizonde en Circassie indépendante, il prit passage sur une brigantine turque dont le capitaine était le fils d'un Maure d'Alger et d'une Espagnole, réfugié en Turquie après 1830, où il avait fait construire son navire par un Américain à Istanbul, de moitié avec un marchand de la ville. Son équipage était composé essentiellement de renégats francs [1471](#). Les observateurs européens ont souligné que l'atmosphère à bord de ces bateaux de la mer Noire était à la fois agréable et disciplinée, aux antipodes de l'extraordinaire laxisme désordonné de la Méditerranée :

« Notre vaisseau n'était pas cette chose indescriptible que nous avions rencontrée d'ordinaire parmi les bateaux montés par des Turcs, mais était aussi net et propre que quelque bateau qui eût jamais appareillé du port de Londres. Il n'y avait pas un écrou ni une corde qui ne fût à sa place »,

écrivait le même Edmund Spencer [1472](#). Quant à Victor Fontanier, il trouva son voyage fort plaisant :

« Je dois dire que c'est un préjugé de croire comme on fait communément, que les Turcs naviguent sans ordre et sans discipline ; il

n'en est ainsi que sur les bâtiments de l'État, parce qu'un homme honorable n'entre pas au service du gouvernement, non plus que les véritables matelots. Sur les navires de commerce, les fonctions sont assez distinctes, bien que le capitaine traite les hommes de l'équipage avec une grande bonté, et ne se croie pas, comme en Europe, d'une nature supérieure. Après le capitaine, l'écrivain a la plus grande autorité, puis le maître d'équipage, et enfin le plus ancien des matelots. La nourriture est la même pour tous, et je puis affirmer que leur repas est meilleur que celui de la plupart des marins de l'Europe. Cependant ils ne mangent pas tous ensemble ; l'état-major dîne d'abord et le capitaine invite à sa table ou des passagers ou des matelots, puis vient le tour de l'équipage, auquel succèdent le cuisinier et les mousses. Lorsque l'on fait les manœuvres, on ne se croit pas obligé, à moins qu'il n'y ait urgence, de contrefaire les généraux d'armée et de prendre le ton du commandement. Le capitaine dit ce qu'il veut et invite ceux qui l'entourent, passagers ou autres, à l'aider. Eh bien ! quoiqu'on agisse sans éclat, la navigation ne va pas plus mal...

Le plus souvent le capitaine est co-propriétaire ; l'équipage participe au bénéfice. Il est rare qu'on loue des matelots à moins qu'ils ne soient étrangers au pays, ordinairement ils sont parents ou amis du capitaine ; après un voyage chacun intervient pour prélever proportionnellement le gain opéré ; on distrait la moitié pour le bâtiment ; l'autre moitié est divisée en cinquante parts ; le capitaine en obtient un certain nombre, puis chacun suivant les services qu'il a pu rendre ; une demi-part est donnée aux novices...

« Du reste je puis affirmer que des nombreuses traversées que j'ai faites, la plus agréable a été celle que je viens de décrire. Je n'avais qu'à me louer des procédés qu'avaient pour moi le capitaine et son équipage. Peut-être ce qui aurait charmé comme moi tous les Européens, c'était la parfaite liberté qu'avaient à bord tous les passagers, le peu de distance qui séparait les chefs des serviteurs et la bonne harmonie qui régnait entre eux. Si nous étions à l'ancre ou si le calme laissait du repos à l'équipage, chacun des matelots s'approchait du capitaine, supputant avec lui les bénéfices qu'il croyait réaliser ; puis il disait comment il pensait les employer, ce qu'il faudrait pour soutenir sa famille ; il ne craignait pas de raconter les projets suggérés par son ambition, par ses désirs, par ses besoins. Chacun trouvait

des auditeurs attentifs, pleins d'indulgence et de bonté. Enfin les récits qu'ils faisaient de leurs précédents voyages, leurs excursions en Abazie, lorsqu'ils étaient allés y vendre du sel et y acheter des esclaves, leurs tromperies pour éviter les droits et les impôts dont on les chargeait, n'offraient pas un intérêt médiocre ».

L'un d'eux, notamment, avait, quelques années auparavant, racheté, pour le libérer, un esclave européen sur les côtes de Circassie, et, quoique le prix payé eût été élevé, n'avait jamais été remboursé par ce dernier, qu'il continuait pourtant de croiser régulièrement dans les rues d'Istanbul, sans que l'autre fît semblant de le connaître ¹⁴⁷³.

Ces gens étaient bien de vrais marins, curieux, actifs, tolérants, industriels, charitables. Ils ont été la base des remarquables progrès que la marine turque a récemment accomplis dans l'exploitation de la mer Noire (voir p. 488). Mais cette culture maritime est-pontique ne doit rien à l'Islam. Antérieure à lui, elle s'est maintenue à travers l'islamisation, comme celle de l'Andalousie en d'autres temps et d'autres circonstances, et ici grâce à des conditions naturelles exceptionnelles qui ont épargné à ces côtes la dévastation par les nomades, tandis que ceux-ci poussaient jusque sur les rivages de la Méditerranée et de l'Égée leurs pâturages d'hiver ¹¹⁶⁰, et y ont permis une continuité humaine exceptionnelle, unique en Anatolie. Les ambitions ottomanes relatives à la mer Noire n'ont pas davantage influé sur son développement. Elle a subsisté, et a relativement prospéré, en marge d'une société qui fut impuissante à l'étouffer et qui eut, du moins, le mérite, dans le très libéral régime des Sultans, de lui laisser une place.

AVENTURES DE MER. 10-11 : COMMENT ON NAVIGUAIT EN MER NOIRE

10. LE PÉRIPLÉ D'EVLIYA ÇELEBI (TCHELEBI)

Le célèbre voyageur ottoman Evliya¹⁴⁷⁴ est né le 25 mars 1611. La date exacte de sa mort n'est pas connue. Ses derniers écrits font allusion à des

événements de 1681-1682, et ses derniers voyages datent sans doute de 1675. Il peut avoir vécu assez longtemps plus tard. Son père était l'orfèvre en chef du palais. C'était en même temps un homme certainement cultivé, quelque peu poète. Il avait accompagné souvent les Sultans dans leurs expéditions. Il possédait une certaine fortune. Nous savons qu'Evliya possédait, certainement du chef de son père, et en plus de sa propre maison, quatre boutiques à Istanbul, et une vigne en banlieue à Kadi Köy. Sa mère était une Abaze, une de ces esclaves caucasiennes vendues pour les harems d'Istanbul et qu'on retrouvera ci-après. Sa tante, sœur de sa mère, était la femme, également esclave, d'un haut personnage de la cour, Melek Ahmed Pacha. Nous savons qu'Evliya avait encore une sœur, épouse d'un Pacha qui avait joué un rôle politique sous Mourad IV (1623-1640).

Au total donc il fait partie de la haute société de la ville. Il a reçu une éducation soignée. Après l'école coranique, et l'apprentissage de l'arabe et du persan, il est resté sept ans étudiant dans la *medrese* du Sey-ül Islam Hamid Efendi, la plus grande autorité religieuse de l'époque, où il a suivi les leçons de plusieurs lettrés notables. Ayant appris le Coran par cœur et ainsi mérité le titre de Hâfiz ; connu d'autre part pour ses talents de musicien ; il est recommandé au Sultan Mourad IV et entre au service du palais, où il achève notamment son éducation musicale. Il apprend à cette époque le grec. Toute sa vie il restera amateur d'art et de littérature. De complexion assez fragile, nous savons cependant qu'il était bon cavalier et il a participé à des jeux équestres, très en vogue chez les Ottomans, au cours desquels il a eu un accident assez grave qui lui a fait perdre trois dents. C'était un de ces jeunes gens accomplis dont le Sultan aimait à s'entourer. Lettré, il ne sera cependant jamais pédant. On trouve dans son œuvre quelques citations de vers, à bon escient en général, mais rien par exemple du fatras qui accompagne l'œuvre d'un Al-Tamgroutî (voir p. 231 « Aventures de mer. 7 »). Il cherche avant tout à faire œuvre personnelle. De son éducation, ce qui ressort, c'est une façade religieuse évidente, la référence islamique, toujours présente. Mais ce n'est guère qu'un cadre assez formel dans lequel sa personnalité s'épanouit.

Le trait essentiel de celle-ci, c'est une inlassable curiosité. C'est par là qu'il a le goût des voyages. Désireux de tout apprendre, de tout voir, il y

consacrera son existence. On sait qu'il ne s'est jamais marié, sans doute parce que ç'aurait été un obstacle à ses pérégrinations. Il profitera de toutes les occasions pour voyager, jusque tard dans sa vie. Cette curiosité se manifeste, dans ses récits, par une foule innombrable de détails, de vocabulaires. Chaque fois qu'il entend parler une langue nouvelle, et il y en a beaucoup dans l'immense Empire Ottoman de l'époque, il se constitue un lexique, qu'il transcrit soigneusement. Il se renseigne sur la biographie de tous les hommes notables qu'il rencontre, sur les populations, les bâtiments, les usages alimentaires et vestimentaires. Ses voyages sont une source exceptionnelle de renseignements sur l'Empire à son apogée, qu'il a parcouru à peu près dans son entier, du siège de Vienne et de Budapest jusqu'à La Mecque, du Caucase et de la Géorgie jusqu'à la Crète. Il a été en ambassade en Iran. Étant en Autriche il s'est abondamment renseigné sur les pays européens dont il a ajouté une description à son voyage, bien qu'il ne les ait certainement pas vus de sa personne.

La rançon de cette curiosité universelle, c'est une certaine crédulité. Evliya Çelebi enregistre tout ce qu'on lui dit, sans beaucoup de critique. Il est ainsi assez facile de le prendre en défaut. Mais ce n'est jamais lui qui exagère, ce sont ses interlocuteurs. Il est, quant à lui, d'une véracité scrupuleuse. Simplement, il semble avoir été un homme bienveillant et de commerce agréable, entrant en conversation à la première occasion, et répétant tout ce qu'on lui disait. Cette sociabilité de bon aloi, cet humanisme pourrait-on dire, ne va d'ailleurs pas sans un réalisme certain en ce qui concerne ses propres affaires, dont il reste toujours soucieux. Il est attentif à ses biens matériels. Il a les pieds sur terre. Comme tel, c'est un merveilleux représentant de cette bourgeoisie turque d'Istanbul, éveillé, disert, doué d'une foi robuste mais simple, sans une once de fanatisme, conscient de la relativité des cultures et des usages, parfois un peu simplet dans ses réactions, sinon vraiment naïf. Ce n'est pas un esprit subtil. On peut dire, somme toute, que c'est un cœur pur, et on verra qu'il se révèle assez bien dans son récit. Il fait preuve en tout cas d'une sincérité évidente, sans l'ombre d'une dissimulation. Son attitude à l'égard de la mer n'en est que plus intéressante, dans la mesure où elle correspond certainement à ce qui était celle de la moyenne de la société lettrée de la capitale. Au total, et à condition naturellement de l'utiliser avec prudence, en distinguant dans

toute la mesure du possible ses observations personnelles, qui sont tout à fait sûres, de ses données de seconde main, qui le sont beaucoup moins, le *Seyâhat nâmesi* (« Livre de voyage ¹⁴⁷⁵ ») est un document de premier ordre.

Evliya s'est embarqué pour Trébizonde en septembre 1640, comme secrétaire dans la suite de Ketenci Ömer Pacha, gouverneur de cette ville, qui regagne son poste. Il voyage sur un *karamürsel* appartenant à un habitant de Trébizonde. Il s'agit d'une catégorie de bâtiments légers, à un mât et demi, voile triangulaire, non pontés, employés essentiellement pour des trafics sur de courtes distances et qui en principe ne s'éloignent pas des côtes, destinés surtout aux transports de bois ou de vivres¹⁴⁷⁶. Il est remarquable que nous n'apprenions pratiquement rien sur les conditions proprement nautiques du voyage, sinon en quelques occasions pour mentionner que, faute de vent, on a dû avancer à la rame. Evliya ne s'intéresse absolument pas à la navigation, qui s'effectue de toute façon à l'évidence avec une extrême prudence, si l'on en juge par le très grand nombre des escales. N'oublions pas d'ailleurs que les conditions atmosphériques sont très variables en mer Noire en cette saison qui est celle du maximum de pluies. En revanche les renseignements, comme toujours, sont très abondants sur toutes les localités où il s'arrête, et, de seconde main évidemment, sur les régions voisines, sans qu'il soit toujours possible de discerner exactement les haltes effectives avec débarquement à terre : Irva ; Şile ; Akça Şehir (= Akça Koca), port de Bolu, naguère jolie ville mais qui a été brûlée par les Cosaques, où il y a sur le rivage de nombreux entrepôts de bois et de charpente ; Eregli ; Bartın, où viennent parfois se charger des navires égyptiens ; Amasra ; İnebolu ; Şatir Köy, plaisant village en vue du cap de Sinope, où tous les passagers débarquent, et où tous les habitants sont constructeurs de bateaux ; Sinope enfin, où il s'arrête trois jours, ce qui nous vaut une description détaillée. De là, après un passage devant Findicik Ağzi (« le port des noisettes ») à quelques kilomètres de là, dont les habitants sont tous bateliers ou constructeurs de barques, notre voyageur atteint l'embouchure du Kizil Irmak et Bafra, non sans remarquer qu'aucun village du voisinage n'est cultivé de crainte des Cosaques. Il visite le château de Samsun, qui a été un moment occupé, et détruit, par les Cosaques ; celui d'Onya (Ünye) ; Faça ; Vona ; Giresun, où

il note encore les incursions des Cosaques, qui s'étaient établis dans une petite île, proche de la ville, d'où ils conduisaient leurs razzias. À cet endroit, quelques centaines d'hommes de la suite d'Orner Pacha débarquent et continuent leur route par voie de terre. L'importance de ce chiffre nous permet pour la première fois de comprendre que le voyage s'effectuait au sein d'un convoi important. Après le château de Perpolum (?), Evliya décrit une demi-douzaine de forteresses et de localités, sans que nous puissions préciser exactement celles qu'il a vues autrement que de son bateau, et arrive enfin à Trébizonde. Nous ne savons pas combien de temps a duré le voyage, évidemment accompli avec beaucoup de précautions, et qui a compté au minimum une quinzaine d'escales effectives. Evliya passe l'hiver à Trébizonde.

En avril 1641 Evliya accompagne Hüseyin Ağa, adjoint du gouverneur, envoyé en ambassade en Mingrélie. Il embarque sur des barques des Lezgiens (population caucasienne de la région), avec une escorte de 200 hommes, et, après sans doute quatre escales, arrive à la forteresse de Konya (Günye), à l'embouchure du Çoruh qui est la voie de pénétration de la Mingrélie, et débarque à Kemer-ler, sur la rive Nord du fleuve, d'où il s'avance sur celui-ci à une journée dans l'intérieur. Il y dénombre des « milliers de bateaux » lezgiens, occupés au commerce : importation de sel, de fer, d'étoffes, échangés contre la cire, le miel, le bois de buis et surtout les esclaves des deux sexes qui sont le principal produit du pays. Revenu à la côte, il reçoit l'ordre d'accompagner les troupes de janissaires de la garnison de Konya qui sont envoyées en renfort vers la région d'Azov, tenue par les Cosaques depuis 1637 (voir p. 317), et que les troupes ottomanes vont chercher à reprendre.

Il s'embarque ainsi sur 10 barques, avec 300 janissaires, et 5 rameurs supplémentaires qui lui appartiennent (achetés par lui en Mingrélie, où l'on peut faire de bonnes affaires sur place, à meilleur compte

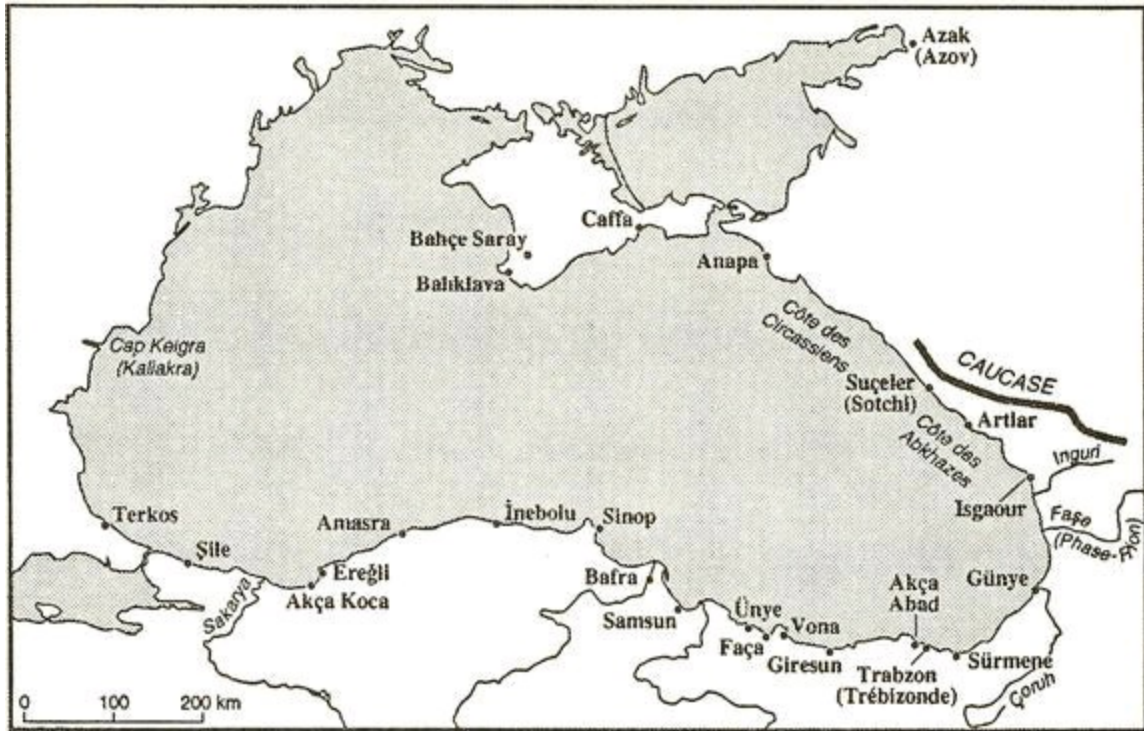


Fig. 11.

La mer Noire. Carte d'orientation pour les itinéraires d'Evliya Çelebi et de Jean Chardin.

que sur les marchés d'esclaves d' cette occasion nous avons la première description des barques lezgiennes, faites de trois planches plates (pour le fond et chacun des deux côtés) et bordées de roseaux qui les « font flotter comme des éponges dans les tempêtes de la mer Noire », sans poupe ni proue. Jusqu'à Anapa va suivre l'énumération des très nombreuses plages des côtes caucasiennes, généralement inhabitées, mais où l'on stationne pour les relations commerciales régulières et fructueuses établies avec les tribus plus ou moins vassales et plus ou moins islamisées de l'intérieur. Après cinq petites échelles de Mingrélie, dont il nous est dit qu'elles sont fréquentées seulement en été par les marchands d'esclaves, Evliya passe l'embouchure du Phase, près de Poti, limite de la Mingrélie et du pays des Abazes, qui s'étend jusqu'à Anapa. Il énumère les échelles, et passe la nuit à terre, comme hôte des chefs locaux, dans au moins deux villages voisins : à Haka, où les janissaires tuent 10 moutons et organisent une petite fête ; à Artlar, à deux jours de navigation plus à l'Ouest, où le chef leur fait présent de 20 moutons et de 3 chevreuils, et où Evliya remarque que ces gens, qui

élèvent des porcs, n'ont ni livre, ni affiliation religieuse, mais tiennent néanmoins leur parole. Ils vendent des fourrures. Les Circassiens de l'intérieur y viennent en toute sécurité vendre des esclaves et de la cire. Trois stations plus loin on atteint le pays des Kamich, peuple turbulent, en guerre avec les tribus précédentes, et qui est le principal fournisseur d'enfants abazes pour les marchés d'Istanbul et du Caire. Ils ont une mosquée mais élèvent néanmoins des porcs qui atteignent la taille d'un âne. À trois stations plus à l'Ouest vient le territoire de la tribu des Soutcha, où Evliya, hôte pour la nuit dans un village, assiste à une noce. Le commandant des janissaires fait présent au chef d'un turban « qui fut apprécié autant qu'une couronne, car ils n'ont ni marché, ni caravansérail, ni bain, ni mosquée, et ne savent rien des manières civilisées ». Cela n'empêche pas le commerce d'être actif. « Des navires de tous les pays » y apportent de la poudre, du plomb, des fusils, des flèches et des arcs, des épées, des lances et des boucliers, de vieilles chaussures, des étoffes, des hameçons de fer, du savon, du sel et d'autres produits ; recevant en échange, sans utiliser de monnaie et par simple troc, des esclaves, du beurre, du miel et de la cire. À deux stations plus à l'Ouest, sur le territoire de la tribu des Dembe, nos navigateurs s'arrêtent trois jours, échangeant leurs vieux habits pour des esclaves garçons et filles. Evliya lui-même se procure ainsi un garçon abaze. Deux journées plus à l'Ouest on stationne à l'embarcadère de la tribu des Bozduk, qui sont des vassaux du *khan* de Crimée et lui fournissent des troupes quand il doit marcher avec les armées du Grand Seigneur. On y rejoint dix navires venus d'Istanbul pour participer à l'expédition, parmi lesquels Evliya retrouve des amis. Les Bozduk de la côte et de l'intérieur se volent d'ailleurs mutuellement leurs enfants pour les vendre comme esclaves. Deux journées plus loin sur le rivage les voyageurs passent la nuit au château ruiné d'Osovich, où le chef local leur donne l'hospitalité, et y achètent quelques garçons. Evliya remarque que ces gens ont une étrange façon d'enterrer leurs chefs. Les cercueils sont placés dans les arbres. Ils comportent un trou pour que le mort puisse regarder le ciel. Les abeilles viennent par le trou et utilisent le cercueil comme ruche. « Il faut prendre beaucoup de précaution, dit notre homme, lorsqu'on achète le miel des Abazes », qui est néanmoins vendu couramment à l'extérieur. On passe ensuite, à deux journées plus à l'Ouest, sur le territoire de la tribu des Achagali, dont le débarcadère est fréquenté

par des navires de Caffa et Taman en Crimée, puis, deux journées encore plus loin, celui de la tribu des Souksou, et on atteint enfin, à deux stations encore plus loin, le domaine de la tribu des Koutassi, où l'on entre alors dans un espace plus étroitement relié à la civilisation, les relations par cavaliers étant fréquentes avec la Crimée. Pour la première fois également sont signalés des magasins sur la plage, couverts de toits de roseaux, et il y a dans le port de nombreux navires de Caffa et Taman. Les Koutassi parlent le langage circassien. Ici se termine la description des côtes du pays des Abazes, qui s'étendent, nous dit Evliya, « sur une longueur de 40 jours de navigation, marqués par 40 grandes rivières », chiffres évidemment symboliques, mais le total des journées de navigation effectives n'a pas dû en être très éloigné. Il conclut en ces termes :

« Dans cette contrée il y a plusieurs centaines de milliers d'hommes. sans loi ni religion, qui cependant vous tueront si vous les appelez infidèles et seront enchantés si vous les appelez Musulmans. Mais s'ils deviennent de véritables Musulmans, ils en sont de très bons ».

Rappelons ici pour mémoire qu'Evliya était le fils d'une esclave abaze.

À deux jours de là les navigateurs arrivent à Anapa, château sans garnison, où les Cosaques viennent chaque année pêcher des perles, sans appréhension. La grande flotte impériale y arrive bientôt, apparemment après un trajet direct. Evliya, nommé *muezzin* du Grand Amiral Deli Hüseyin Pacha, va suivre la flotte à l'expédition d'Azov, monté sur la galère du Kiaya Veli (Commandant en second). La flotte compte 150 galères, autant de frégates, 200 *şayka* et *karamürsel*, auxquels s'ajoutent 40 navires de transport portant 40 000 hommes. Environ 100 000 hommes vont la rejoindre par terre, provenant des contingents de Roumélie, de Moldavie et de Transylvanie, et des Tartares de Crimée. Le point de ralliement est le port de Balisira, dans le détroit, où l'on charge les approvisionnements sur de petits navires. Le siège, on le sait (voir p. 317), échoue cette année-là, et l'armée se disperse pour l'hivernage en divers points de Crimée et de Circassie. Evliya, quant à lui, va passer la saison en Crimée à Bahçe Saray, capitale du *khan* des Tartares. L'été suivant les Cosaques abandonnent Azov, et Evliya pense maintenant au retour. Il ne

possède maintenant pas moins de 37 esclaves, dont 18 achetés directement par lui en Mingrélie et sur la côte des Abazes, 3 que lui a offerts le *khan* des Tartares, et d'autres qui lui ont été donnés par divers dignitaires de sa cour. Il va s'embarquer à Balaklava sur la *şayka* d'un certain Üçeli Sefer Reis, qui est certainement d'assez vastes dimensions puisqu'elle porte 350 passagers et 400 esclaves. Le voyage ne sera pas de tout repos.

« Poussés par le vent un jour et une nuit, nous arrivâmes vers le milieu de la mer Noire. Les montagnes de Balaklava avaient disparu, celles de Sinope et d'Amasra n'étaient pas encore en vue, et nous étions ballottés sans bien savoir où nous allions. Soudain un vent d'Est se leva avec des nuages sombres. À cet aspect les marins changèrent de couleur et commencèrent à se tordre les mains. Ils regardaient le compas, et se regardaient les uns les autres, et déjà se préparaient au pire. Un vieux marin leur dit : « Compagnons, ne voyez-vous pas les prémices d'une tempête ? Qu'êtes-vous donc effrayés ? abaissez le mât supérieur et la voile. » Ainsi firent-ils. Mais le navire était trop lourd. Alors ils jetèrent à la mer les sacs, nattes, barriques et coffres qui étaient sur le pont. Ils entassèrent deux cents jeunes prisonniers dans la cale et fermèrent les écoutilles. Ainsi le navire fut allégé mais il était encore terriblement secoué par les vagues... Le lendemain la tempête commença à nous frapper sans merci. Il n'y eut que tonnerre et éclairs, grêle et torrents de pluie, qui se déversèrent sur nous pendant trois jours et trois nuits. Les marins épuisés de fatigue se blottissaient les uns contre les autres dans un coin du bateau. Des passagers, les uns vomissaient, les uns priaient, d'autres promettaient des victimes et des sacrifices, certains faisaient vœu de pèlerinage. Moi, pauvre Evliya, je disais : « Venez, serviteurs de Dieu, venez et priez avec moi en récitant la sourate de la Délivrance ». Tous ayant commencé à réciter cette sourate avec ferveur, le temps s'éclaircit, la tempête s'affaiblit, mais le navire continuait à être ballotté d'une manière dangereuse. Tantôt il touchait le plus haut des airs, tantôt il descendait au plus profond des vagues. À la fin nous ouvrîmes le magasin et jetâmes toutes les marchandises lourdes à la mer, mais encore sans résultat. Nous vîmes que le gouvernail allait se briser, et pour prévenir le péril les marins se réunirent et commencèrent à couper avec des haches d'abord les étais, puis

le mât, qui en tombant à la mer tua 11 personnes. Avant même que leurs corps eussent été jetés à la mer il y eut un tel mugissement dans le navire que chacun désespéra de sa vie et se prépara à rendre l'âme. À ce moment vint encore un coup de vent qui menaça de briser le navire en deux, et précipita tous les prisonniers et les esclaves hors de la cale, criant et se lamentant. Certains s'accrochaient les uns aux autres, certains s'étaient déshabillés et tous s'efforçaient de s'agripper à une planche ou à une caisse. Moi, pauvre Evliya, me sentant l'âme tout agitée, je continuais à réciter la sourate... Répétant mes prières, je vis que certains infidèles s'étaient emparés du canot, le faisaient descendre par des cordes, tandis qu'en même temps des marins se jetaient dans la mer, par l'autre bord, avec des planches. Moi et sept de mes compagnons, saisissant le moment où le canot descendait, nous jetâmes dedans, mais les infidèles instantanément coupèrent les cordes, et deux d'entre eux attaquèrent avec un couteau Ramazan Tchelebi d'Aintab [Gaziantep]. Mes sept compagnons immédiatement tirèrent l'épée contre les huit infidèles qui avaient levé les mains sur nous et en tuèrent quatre. Les quatre autres, de peur, se jetèrent à la mer, et nous restâmes maîtres du canot. Nous jetâmes par dessus bord tout bagage lourd et, le canot étant maintenant allégé et ballotté par les vagues, je vis le grand navire se fendre de la proue à la poupe et les 350 passagers, les marchands, et 400 esclaves furent dispersés dans la mer, certains coulant à pic, certains cherchant à se sauver en nageant, certains accrochés à des planches, et certains essayant d'atteindre notre canot, sur lequel nous prîmes le conteur d'histoires Emin Tchelebi. Quand nous le hissâmes à bord, d'autres arrivèrent en nageant et nous fûmes aussitôt convaincus que si nous les prenions nous coulerions tous ensemble. Aussi, l'épée à la main, nous les tenions à l'écart. La coque du bateau avait maintenant disparu avec tous les passagers et tandis que nous continuions à être ballottés par les vagues, nos turbans alourdis par l'eau, nous aperçûmes le juge Ali Efendi, nageant comme un ange de Dieu dans l'Océan. Par la main de la puissance divine il fut poussé près de notre bateau et nous le prîmes avec nous, de telle sorte que nous étions maintenant dix. Nous continuâmes à prier, à ramer, et à écoper l'eau hors du canot, tous désespérant pour notre vie. Nous ramâmes ainsi un jour et une nuit, tout transis de froid, nus et affamés, criant et nous lamentant. Le conteur d'histoires et le juge furent attaqués d'apoplexie. Nous jetâmes leurs corps à

la mer et furent ainsi réduits à huit personnes. Mais par malheur il y avait flottant à côté de notre canot une grande pièce de charpente, de vingt coudées de long et une aune de large, qui le heurtait de temps à autre sans que nous puissions l'empêcher.

« Le troisième jour vint à midi une grande vague qui retourna notre bateau, et je fus précipité à la mer. Étant un bon nageur, je luttai de toutes mes forces, me recommandai à Dieu, à l'intercession du Coran et de tous les Saints, de tous les hommes nobles et pieux que j'avais jusque-là connus dans mes voyages, et par cet effort, gardant la tête claire, je nageai sans faiblir. Je vis que cette grande pièce de bois, qui avait jusqu'ici flotté près de notre canot, passait près de moi, et je m'en saisis instantanément, l'enlaçant comme un serpent. Dérivant de cette façon, frissonnant et affamé, j'entendis du bruit derrière moi et je vis deux garçons géorgiens, deux filles circassiennes et un esclave russe qui venaient de s'agripper à la grande pièce de bois sur laquelle j'étais affalé. Je craignais que leur poids ne submergeât la poutre et me demandais comment me débarrasser de mes compagnons de malheur, lorsqu'une caisse vide vint à passer. L'esclave russe voulut s'en saisir et se jeta à la mer dans ce but, mais il ne put l'atteindre et se noya. Il ne restait que les quatre autres esclaves. La tempête maintenant s'apaisait, la mer se calmait et le jour suivant la terre fut en vue, nous fûmes jetés sur le rivage épuisés et à demi morts. Je me prosternai sur la plage, pour louer Dieu et le remercier de sa bonté infinie, lui qui m'ayant enlevé les 18 esclaves que j'avais acquis lors de mes voyages en Mingrélie et en Abazie, me faisait à nouveau présent de 4 d'entre eux, deux beaux garçons et deux jolies filles ».

Cela ne s'invente pas, et Evliya parle ici certainement avec tout son cœur. La fin du voyage fut paisible. Jeté à la côte près de Kilghra (cap Kaliakra au Nord de Varna sur la côte bulgare), le naufragé y trouva un monastère de derviches de l'ordre des Bektachis, au nombre de plus de 100, « avec lesquels, dit-il, j'entrai immédiatement dans une conversation dévote ». On l'hébergea avec ses esclaves et il y passa l'hiver « en agréables entretiens », avant de regagner Istanbul au printemps suivant (de 1643), sans doute sur un navire chargé d'orge et de blé, principaux produits

d'exportation de la contrée vers la capitale, en un cabotage côtier sans jamais perdre les côtes de vue de façon à pouvoir jeter l'ancre au premier signe de tempête. Evliya signale dix escales sur ce trajet sans qu'on puisse déterminer s'il y a effectivement débarqué, la dernière étant le château de Torkoz, près duquel se trouvait alors un campement de janissaires, établis là pour veiller sur la sécurité du rivage, infesté par les Cosaques les années précédentes. Arrivé à Istanbul il se précipite à la mosquée d'Eyüp, pour « lire une fois de plus le Coran ». Puis il retrouve ses parents, et « jure de ne plus jamais naviguer sur la mer Noire. Puisse Dieu garder de ses méfaits tout le peuple des Croyants ». Il devint alors imam de l'Inspecteur des Cuisines du palais et trouva rapidement, dit-il, dans les présents qu'il reçut de ses amis, compensation pour les pertes éprouvées en mer Noire, en esclaves et autres choses.

Le récit de voyage d'Evliya Çelebi est un texte très révélateur sur les conditions de l'activité maritime et commerciale en mer Noire. Par-delà les frayeurs de l'homme, et son attitude à l'égard de la mer très caractéristique d'une certaine bourgeoisie d'Istanbul, on y perçoit une activité intense mais inorganique, sans effort de coordination d'ensemble ni vision générale des courants de trafic et d'échanges. La monnaie elle-même ne circule pas partout. Ce commerce reste très largement dans les mains des autochtones islamisés, qui sont les seuls véritables marins (voir pp. 322-331), et présente exclusivement un caractère de cabotage côtier, dans des barques qui ne sont d'ailleurs guère aptes à la navigation en haute mer. Seules se risquent sur celle-ci les galères de combat de la grande flotte ottomane, avec leur cortège de bâtiments légers. Mais ces derniers n'y sont pas réellement adaptés et les Turcs témoignent en tout cas d'une redoutable inconscience des conditions réelles de ce domaine géographique, très différent de la Méditerranée, avec ses fréquentes tempêtes d'été liées aux dépressions atmosphériques de la zone tempérée qui y circulent régulièrement. Le niveau technique est évidemment très bas. Ces bâtiments bondés, surchargés de passagers et de butin, qui s'y lancent exceptionnellement et imprudemment, méritent le sort qui les attend. Ils témoignent éloquentement que les Turcs ne se sont pas réellement intéressés à cet espace qu'ils interdisaient pourtant jalousement aux étrangers.

11. JEAN CHARDIN SUR LA ROUTE DE L'IRAN

Voici un autre itinéraire maritime en mer Noire, celui d'un Européen cette fois. On verra qu'il est d'esprit bien différent et révèle des préoccupations d'un autre ordre. Moins prolixe, il nous apporte cependant beaucoup plus sur la navigation, et ce simple contraste ne laisse pas d'être lourd de signification.

Jean Chardin (1643-1713) ¹⁴⁷⁷, né à Paris, fils d'un riche joailler, est connu pour sa monumentale description de la Perse où il fit trois voyages entre 1665 et 1677, dans le but du commerce des pierres précieuses et autres objets de prix (montres, horloges, etc.) pour le compte du Châh, avant de revenir s'installer en Angleterre (il était protestant) où il fut anobli, et où il mourut à Londres sous le nom de Sir John Chardin. En 1672 il est, avec un associé, à Istanbul, d'où il cherche à se rendre à la cour d'Ispahan le plus vite possible et cela d'autant plus qu'il transporte des bijoux destinés au Châh. Redoutant de prendre la longue route des caravanes de terre, en une conjoncture où les relations de la France avec la Sublime Porte, immédiatement après la prise de Candie par les Turcs, sont très précaires ¹⁴⁷⁸, et craignant d'être arrêté à la frontière turco-persane et de ne pouvoir y soustraire son chargement à la rapacité des douaniers, il se décide à prendre la route de la mer Noire et du Caucase, beaucoup plus rapide, et où il espère que la dissimulation de ses marchandises de valeur sera plus facile :

« En ce fâcheux embarras, Dieu, dont j'ai toujours senti le concours en mes plus grands besoins, me fit voir un chemin tout prêt pour me tirer sûrement de Constantinople. Le grand seigneur a une forteresse à vingt milles du Tanaïs, vis-à-vis de l'endroit où ce grand fleuve entre dans les marais Méotides : cette forteresse s'appelle Azac [Azov]. La Porte y envoie tous les ans un nouveau commandant avec des gens et de l'argent. Il y va par mer, tant parce qu'il n'y a que treize cents milles par cette voie, qu'à cause du risque qu'il y a, par terre, de tomber entre les mains des Tartares, des Cosaques ou des Moscovites. La saïque (c'est une sorte de vaisseau turc) où s'embarque le commandant n'est point sujette à la visite des douaniers, comme sont tous les autres bâtiments qui vont en mer Noire. Ce qui est dessus se peut dire libre, et il n'y a que le commandant turc qui ait

droit d'en prendre connaissance. Cette saïque touche Caffa, ville et port célèbre dans la Tartarie-Crimée, d'où il part tous les ans, au mois de septembre et d'octobre, des vaisseaux qui vont en Mingrélie ou Colchide, qui n'est qu'à sept ou huit jours de marche avant que d'entrer sur les terres de Perse. Il n'y a pas de route plus courte pour aller de Constantinople en Perse, ni qui puisse être plus aisée ; car on pourrait faire le voyage en trois semaines, tout par mer, à soixante lieues près ; néanmoins il n'y a pas de route moins pratiquée ni plus inconnue, à cause des dangers qu'on y court...

« Les dangers de cette route qui empêchent qu'on ne la prenne sont de deux sortes : premièrement la mer Noire est fort orageuse, et la plupart des vaisseaux y périssent faute d'art et faute de bons ports ; d'ailleurs, les peuples qui habitent les pays entre la mer et les états de Perse sont d'un fort méchant naturel, gens sans religion ni police... Ce qui me poussait le plus à prendre la voie de la mer était cette saïque d'Azac, qui me paraissait un moyen comme infailible pour sortir de Constantinople sans beaucoup de peines et sans aucun risque ; mais la mer Noire, cette mer si renommée par ses naufrages, et le peu d'expérience des Turcs dans la navigation, me faisaient trembler. Je voyais tout le risque auquel je m'exposais et combien ce voyage était hasardeux ; mais il ne m'effrayait pas encore tant que les dangers dont j'ai parlé et que je courais en attendant davantage à Constantinople, ou en passant par terre en Perse.

« Le péril de la mer Noire était à la vérité plus grand, car il y allait de tout ; mais il était plus incertain. Le péril de Turquie était moindre, il ne s'agissait pas de la vie ni de perdre entièrement le bien, mais il était plus malaisé de l'éviter. Enfin je me résolus de prendre la mer Noire, et me préparai à m'embarquer » [14791480](#).

Avec l'assistance d'un marchand grec qui s'en va en Colchide, et qui fait passer Chardin et son associé pour deux *papas* (ecclésiastiques) francs se rendant en ce pays pour rejoindre des missionnaires italiens qui y sont établis, notre joailler réussit à prendre passage sur la saïque du commandant d'Azov :

« Le 27 juillet 1672 à la pointe du jour je m'embarquai, notre vaisseau étant déjà à la voile. Plus de quatre-vingts bâtiments de différentes grandeurs se mirent en mer en même temps. Il y avait en tout deux cents hommes sur le nôtre ; le commandant d'Azac et sa suite, au nombre de vingt personnes, cent janissaires, trente matelots, et cinquante passagers. J'avais trois loges : mon camarade et moi en tenions deux, notre bagage occupait la troisième, nos gens couchaient sur la couverte. Ces loges sont fort étroites et fort incommodes. Les nôtres étaient à la proue. Il y en avait trente dans la saïque, avec la chambre du capitaine, qui était spacieuse et fort propre. Dix personnes y pouvaient coucher fort aisément. Ce qu'il y a de bien incommode sur les bâtiments turcs, c'est qu'il y faut faire provisions de toutes les choses nécessaires à la vie, jusqu'au bois et à l'eau : le reste est supportable. Chacun a la liberté de faire sa cuisine deux ou trois fois le jour. Le foyer est sur la couverte à la poupe. Lorsque l'on veut faire cuire quelque chose, on y porte un trépied, du bois et de l'eau. J'ai vu parfois seize et dix-huit marmites ensemble sur le foyer. Les commodités sont en dehors du bâtiment à la poupe, en manière de cages, qui s'ôtent et s'attachent comme on veut [1481](#).

« Les saïques n'ont qu'une couverte, et que deux mâts avec le beaupré ; savoir, l'arbre de mestre et celui de mezzanne. Ces mâts ne peuvent porter chacun que deux voiles, et ordinairement ils n'en portent qu'une. Il n'y a point d'échelles accommodées aux haubans, ni ailleurs, hormis une petite, qui est attachée au haut du grand mât, et qui tombe tout du long. Les mâts n'ont point de hune. Le beaupré n'en a point non plus, et il ne peut aussi porter qu'une voile. On connaît assez de là que les matelots turcs ne montent point aux mâts pour embrouiller ou pour étendre les voiles ; aussi n'est-il pas nécessaire, parce que les vergues sont toujours en bas sur la couverte. Lorsqu'on veut prendre le vent, on délie la voile, et on tire en haut la vergue où elle est attachée. Les voiles de trinquet se lient aux vergues, chaque fois qu'on veut s'en servir, et quand la voile est attachée, on monte la vergue par une poulie, qui est au haut du trinquet. On peut ainsi juger de tout cela, que l'envergure de ces bâtiments est assez mal entendue. L'emmâturation ne l'est pas mieux.

« On ne se sert sur ces bâtiments ni de pompe pour vider l'eau, ni de moulinets pour tirer les ancres. On vide l'eau avec des seaux, et voici

comment les ancres se tirent. Il y a à la proue deux poulies assez petites, sur lesquelles le câble de l'ancre passe : vingt ou trente hommes prennent ce câble, et le tirent de toute leur force, jusqu'à ce que l'ancre soit en haut. Quand un bâtiment chargé entre dans le port, on le met sur quatre ancres : deux sont attachées à la proue, et deux à la poupe. Voilà ce que j'ai observé de plus particulier sur la construction de ces sortes de vaisseaux, et sur la manœuvre des Turcs.

« Leur navigation n'a ni art ni sûreté. Leurs plus habiles pilotes, Turcs ou Grecs, n'ont que l'expérience toute simple, sans aucun fondement de règles. Ils ne se servent point de cartes, et n'observent point exactement, comme nos gens de mer, le chemin qu'ils font, pour connaître chaque jour, par cette observation, combien ils sont proches du lieu où ils veulent parvenir. Ils entendent fort mal la boussole, et savent seulement que la fleur de lis se tourne toujours vers le nord. Lorsqu'ils veulent faire voyage, ils attendent un bon vent et un beau temps. Quand il est venu, ils ne se mettent pas aussitôt en mer ; ils attendent huit ou dix heures pour s'assurer du temps et du vent. Ils se conduisent par les terres dont ils sont presque toujours en vue. Quand il s'agit de golfoyer, ils se conduisent par le compas. Ils savent, par rapport ou par expérience, de quel côté il faut qu'ils aient le nord pour arriver au lieu où ils vont ; cela seul les guide ; ils n'en savent pas davantage. S'ils faisaient de longs voyages en pleine mer, pas un n'échapperait d'une tempête. Bien leur en prend qu'ils se tiennent toujours proche de terre et proche des ports. Lorsque le vent est rude, ils vont à flot, ils plient les voiles, et se laissent conduire aux vagues. Si le vent est contraire, ils ne s'efforcent point d'y résister ; ils virent de bord, et retournent plutôt au lieu d'où ils sont partis que de soutenir la violence d'une grosse mer contraire. Ce qui les perd, c'est quand le vent les pousse à la côte ; car lorsqu'ils sont ainsi battus, ils vont échouer bien vite, ne sachant ce que c'est que de bordoyer et de se tenir à la cape.

« J'ai ouï dire à de vieux capitaines turcs qu'il y a quinze cents bâtiments sur la mer Noire, et que tous les ans il s'en perd cent [1482](#). Le lieu où les naufrages sont plus à craindre sur cette mer est l'entrée du Bosphore.

« Cette entrée est étroite. Il y souffle souvent des vents opposés, et il en sort presque toujours un qui repousse les vaisseaux, et qui, même lorsqu'il est violent, les fait échouer à la côte, laquelle est toute de rochers escarpés.

Il s'y est brisé tant de galères et tant de vaisseaux qu'on n'en saurait dire le nombre. Il y a peu de temps que dix-sept galères y périrent en un même jour, et, l'année dernière, trente-six saïques y périrent aussi en un même jour, qui était celui de saint Dimitre, comme les Grecs le nomment. Je marque le jour, parce qu'il est tenu des Grecs et des Turcs pour funeste sur la mer. Aussi est-ce l'ordre constant de la marine turquesque, de ne se mettre en mer que le jour de saint George, qui est à la fin d'avril, et d'être rentré dans le port, celui de saint Dimitre, qui arrive au commencement d'octobre, leçon prise des Grecs, qui, ayant eu de tout temps une vénération particulière et extrême pour ces deux saints, quoique le premier soit tenu pour fabuleux, avaient marqué les saisons de la navigation par leur fête... Une chose qui marque bien notablement le nombre des naufrages qui se font à l'embouchure de la mer Noire, c'est que les villages qui en sont proches sont tous édifiés de débris ; les habitants n'y employant pas d'autre charpente. Et ce qui fait horreur à rapporter, c'est qu'on assure que ces barbares allument des fanaux durant les tempêtes sur les plus dangereux écueils de leur côte, afin que les navires, séduits par ces feux trompeurs, viennent y faire naufrage. Il n'y a point de doute que les fréquents orages qui, en toutes saisons, s'élèvent sur la mer Noire, ses flots courts et entrecoupés, son lit étroit et serré, les mauvaises côtes, dont elle est ceinte en partie, ne soient la principale cause des divers naufrages qui s'y font ; mais il n'y a point de doute aussi que de bons pilotes et de bons matelots sauveraient la moitié des bâtiments qui s'y perdent. Le 3 août, au matin, nous arrivâmes à Caffa, après huit jours de navigation, durant lesquels nous eûmes toujours fort beau temps et peu de vent »¹⁴⁸³.

Chardin, dans son trajet direct d'Istanbul vers la Crimée, avait sans doute bénéficié d'une des périodes de beau temps estival où l'anticyclone méditerranéen s'étend parfois sur la mer Noire et s'y stabilise durablement. Il avait été plus chanceux qu'Evliya Çelebi dans son voyage de retour en sens inverse, pour lequel celui-ci s'était embarqué sur un navire apparemment très comparable, mais infiniment surchargé par tout le butin matériel et humain de l'expédition, et certainement dans un automne déjà avancé. L'intérêt que le Français, à la différence du Musulman, porta à l'appareillage du bord et aux techniques de navigation a le mérite de nous

révéler le caractère extrêmement rudimentaire de celles-ci et quelques-unes des raisons des nombreux naufrages qui se produisaient. Quoi qu'il en soit notre joailler, après avoir passé sans dommage la douane de Caffa nonobstant quelques frayeurs, péripéties, manœuvres subtiles et divers bakhchichs, dont le récit ne manque pas de piquant, réussit à s'embarquer sur un bateau qui partait pour la Mingrélie et qui, après avoir chargé du sel dans des marais salants situés à cinquante milles de la ville, et avoir été ensuite retardé par des vents contraires, part enfin le 7 septembre :

« À minuit, nous nous remîmes en mer avec un assez beau temps ; il ne dura pas. Le matin il fit un furieux orage qui nous jeta dans la crainte de périr. Ce qui nous causait le plus d'appréhension, est que notre vaisseau était furieusement chargé ; non seulement les marchandises le remplissaient, mais il y en avait encore douze pieds de haut sur le tillac. L'orage ne dura pas, grâce à Dieu, et ce qui nous sauva, c'est que le vent fut toujours favorable.

« La charge de notre vaisseau consistait en sel, en poisson, en caviar, en huile, en biscuit, en laine, en fer, en étain, en cuivre, en vaisselle de cuivre et de faïence, en toute sorte de harnais et toute sorte d'armes, en instruments d'agriculture, en draps et en toiles de toutes les couleurs, en habits tout faits pour hommes et pour femmes, en couvertures de lit, en tapis, en cuir, en bottes et souliers, enfin, en tout ce qui est de plus nécessaire aux humains. Il y avait de la mercerie, des épiceries, des aromates, des drogues, des onguens de toute sorte ; c'était, pour ainsi dire, une petite ville que ce vaisseau : on y trouvait de tout. Nous étions cent personnes dessus.

« Le 8 au matin, nous découvrîmes les côtes qui bordent le canal du marais Méotide [mer d'Azov]. Ce sont de hautes terres ; nous en étions à trente milles... Le soir nous nous trouvâmes proche du cap Cnodos... Les terres en sont fort hautes et se voient de fort loin. De Caffa jusqu'à ce cap nous fîmes canal ; de là jusqu'en Mingrélie, nous naviguâmes toujours proche de terre » [1484](#).

Chardin décrit alors les conditions du commerce le long des côtes des Circassiens et des Abazes, chez lesquels on ne descend jamais à terre sauf à avoir pris des otages à bord. Le 10 septembre le bateau arrive à Isgaour :

« C'est une rade de Mingrélie, assez bonne pendant l'été. Les vaisseaux qui viennent négocier en Colchide s'y tiennent. Il y en avait sept grands quand nous y arrivâmes. Notre capitaine fit d'abord mettre le sien sur quatre ancres, deux à proue et deux à poupe, et mit à terre les mâts et les vergues. Isgaour est un lieu désert et sans habitations. On y fait des huttes de ramée, à mesure qu'il y vient des marchands, et lorsqu'on se croit en sûreté contre les Abcas : ce qui n'arrive pas souvent. Hors de là il n'y a pas une maison... La plage... est toute couverte de bois. On y a une esplanade à cent pas du rivage ; c'est un endroit qui en a deux cent cinquante de long et cinquante de large, c'est là le grand marché de Mingrélie. Il y a une rue qui a de chaque côté une centaine de petites cabanes faites de branches d'arbres attachées les unes aux autres. Chaque marchand en prend une ; il y couche, et y tient boutique des choses seulement qui se peuvent vendre en deux ou trois jours. Celles qu'on a achetées, et celles qu'on ne voit pas apparence de vendre incessamment se gardent dans le vaisseau, à cause du peu de sûreté qu'il y a à terre. Il n'y avait autre chose en ce marché, ni pas une maison de paysan aux environs »¹⁴⁸⁵.

Chardin stationne jusqu'aux premiers jours d'octobre sur cette rade, où le commerce est cependant troublé par l'insécurité qui règne dans l'intérieur. Le reste de son voyage va s'effectuer sur des barques caucasiennes, et rappelle, en sens inverse, celui d'Evliya. Il fait prévenir de son arrivée le père Zampi, préfet des missionnaires chrétiens, qui réside à Sipias (55 milles d'Isgaour par voie de mer, et 40 par voie de terre). Celui-ci vient le chercher et lui représente le danger du voyage par l'intérieur, en raison du danger provoqué par des incursions des Abazes. Chardin décide cependant de tenter le passage. La première partie du trajet doit s'effectuer de toute façon par voie maritime.

« Le père Zampi ne rejeta aucune de mes raisons... Il ne parla plus que de nous emmener, et nous tirer entièrement du vaisseau. La barque dans laquelle mon valet l'avait amené, était longue comme une felouque, mais plus large et plus profonde ; on l'avait fretée pour aller et venir ; nous nous y embarquâmes avec tout notre bagage, et pour cent écus de denrées que nous achetâmes au vaisseau... Notre bagage ayant été embarqué avant midi, nous fîmes voile à l'heure même. J'étais ravi de me voir hors du vaisseau, dont je ne pouvais plus sentir la puanteur, ni voir la vie et le commerce infâme qui se faisait dessus. C'était un cloaque et un cachot d'esclaves... Nous eûmes assez bon vent. Notre petite barque allait à voile et à rames... Sur le minuit nous arrivâmes à l'entrée du fleuve Astolphe. Les Mingréliens l'appellent Langur [Inguri]. C'est un des grands fleuves de Mingrélie. Nous nous arrêtâmes là, et envoyâmes à Anarghie deux de nos mariniers prendre langue des ennemis et voir si les gens n'avaient point fui, et ce qu'ils faisaient. Anarghie est un village à deux milles de la mer : c'est le plus considérable endroit de Mingrélie ; il est grand de cent maisons... Il y a toujours dans ce village des Turcs qui achètent des esclaves, et des barques pour les emmener... Le 5 [octobre], avant le jour, ces deux mariniers revinrent. Ils firent rapport que les Abcas n'avaient point fait de course proche d'Anarghie, qu'ils n'en avaient pas approché plus près de quinze milles, et que tout était là à l'ordinaire. Le père Zampi fit promptement ramer, afin d'arriver de bonne heure au village » [1486](#).

Après avoir passé quelques jours à Anarghie, Chardin remonte l'Inguri en barque sur environ deux lieues, prend terre et se rend en un convoi de charrettes jusqu'à Sippias, emplacement de la mission des Théatins, à quatre lieues et demie, d'où il espère organiser son passage en Iran. Mais il doit y rester plus d'un mois, non sans avoir à se défendre des exactions des Mingréliens. Il y apprend en effet que les Turcs sont entrés dans le pays, que l'anarchie y règne dans l'intérieur, et qu'il ne faut pas songer à le traverser. Il se résout dès lors à repasser en territoire turc et à gagner l'Iran à travers celui-ci, malgré le danger des confiscations douanières. Il retourne à Anarghie et y affrète une felouque de « Turcs » pour Gonié [Günje = Konya (voir p. 334)], ultime forteresse du Sultan.

« Le 12 [novembre], je devais m'embarquer, mais j'en fus empêché par une nouvelle qu'on eut, que des barques de Circassiens et d'Abcas croisaient sur les côtes de Mingrélie. Cela était vrai : elles avaient enlevé des barques du pays, et une, entre autres, où j'avais intérêts... Le 27, je partis d'Anarghie. Ma felouque était grande ; il y avait près de vingt personnes, la moitié esclaves et le reste Turcs. Je n'y avais laissé embarquer tant de gens qu'afin de me pouvoir défendre des corsaires qui couraient la côte. Après une heure de navigation nous arrivâmes à la mer. Le Langur, que nous descendîmes, est rapide. On le descend très vite ; mais il faut l'avoir bien pratiqué, quand on descend sur ce fleuve avec des barques chargées, parce qu'il y a quantité de bas-fonds où elles s'ensablent. Je demeurai tout le jour sur le bord de la mer : le patron de la chaloupe m'en pria ; il attendait encore deux esclaves qui devaient arriver sur le soir... Le 28, de fort bon matin, nous nous mîmes en mer : le temps était clair et serein. Nous découvrîmes les hautes terres de Trébisonde d'un côté, et celle des Abcas de l'autre, et assez facilement, parce que la mer Noire commençant à tourner des côtes des Abcas, Anarghie se trouve assez avant dans le cercle qu'elle forme de ces côtés-là à Trébisonde... Le vent nous ayant été contraire tout le jour, nous ne fîmes que dix-huit milles. Nous entrâmes sur le soir en un fleuve... Il est plus profond, et il est presque aussi large que le Langur, mais il n'est pas si rapide.

« Le 29, deux heures avant le jour, nous partîmes à la clarté de la lune ; nous arrivâmes à midi au fleuve Phase [Rion], et nous le remontâmes environ un mille, jusqu'à des maisons, où le patron de la felouque voulait se débarquer avec quelques marchandises... Le soir, je fis mettre en mer avec un vent tout à fait favorable... Le 30, après-midi, nous arrivâmes à Gonié... C'est un grand château carré, bâti de pierres dures et brutes, d'une masse extraordinaire. Il est situé au bord de la mer, sur un fond sablonneux... Des janissaires, en assez petit nombre, le gardent. Il y a dedans trente maisons ou environ, petites, basses, assez incommodes, et faites de planches. Dehors, tout proche, est un village qui a autant de maisons. Presque tous les habitants sont mariniers ; et si l'on croit les gens du pays, c'est ce qui a fait donner à cette contrée le nom de *Lazi*, *laz*, en turc, voulant dire proprement *un homme de mer* ; et, dans le langage figuré,

une personne rude, grossière et sauvage. Mais, pour moi, je suis d'avis que le nom de *Lazi*, que ce peuple porte, ne vient point de la langue turquesque ; mais que c'est leur ancien nom. On les appelait autrefois *Laziens*, et leur pays la Lazique, comme on peut le voir dans les histoires grecques ¹⁴⁸⁷... ».

La partie maritime du voyage de Chardin se termine ici. Avec sa forte culture classique, il avait su reconnaître l'individualité et l'ancienneté de ce peuple, islamisé mais ayant conservé sa langue et son nom, dont les Turcs, conscients de sa vocation originale, avaient fait l'équivalent d'« hommes de mer », et parfois de « grossiers, sauvages », jugement qu'ils supportaient encore naguère dans la Turquie contemporaine ¹⁴⁸⁸. C'est évidemment sur une barque laze (et non « turque ») que notre homme s'était embarqué pour aller de Mingrélie à Günye, et c'étaient bien eux seuls dont les barques fréquentaient régulièrement ces rivages, qu'ils connaissaient à merveille et où ils n'hésitaient pas, par beau temps, à naviguer de nuit, avant de remonter les fleuves vers les marchés de l'intérieur. Le voyage de Chardin comme le périple qu'avait accompli Evliya en sens inverse permettent de bien saisir le contraste des deux cultures qui se rencontraient en mer Noire : celle des grands navires de la Méditerranée, d'Istanbul et de la Crimée, issus de la tradition génoise, mais bien maladroitement utilisée, et dont un si grand nombre se perdaient en mer ou sur les redoutables rochers de l'entrée du Bosphore ; et celle des barques de ces adroits et industrieux marins caucasiens, commerçants ou à l'occasion pirates, qui avaient réussi à préserver, à travers leur conversion à l'Islam, l'usage et la familiarité de la mer.

CHAPITRE VII

La mer des Étrangers

VINGT-TROIS NOMS POUR UNE MER !

En bordure d'un des foyers les plus puissants et les plus originaux de la civilisation musulmane, il y eut une mer qui resta longtemps pour celle-ci à peu près inconnue ; ne fut jamais qu'effleurée par elle et, aux temps mêmes (plus de deux siècles) où elle devint un lac musulman, fut essentiellement exploitée et parcourue par des marins chrétiens, venus de fort loin pour cela ; qui tomba enfin définitivement aux Temps Modernes dans l'orbite économique et politique de la grande puissance chrétienne voisine. Le destin de la Caspienne est l'illustration sans doute la plus éclatante de l'incapacité prolongée des Musulmans à se lancer sur les eaux.

Ils y avaient à vrai dire, en l'occurrence, quelques circonstances atténuantes. Alors que l'Islam iranien héritait, du côté des mers du Sud, de l'immense tradition maritime des Sassanides, la grande nappe d'eau qui borde au Nord la frange montagneuse septentrionale du plateau iranien était restée tout à fait en marge des grands centres de développement politique et humain du monde antique, et avait été fort mal connue de lui [1489](#). L'ancienne civilisation iranienne s'était constituée sur le plateau aride, dans les oasis de piedmont où la maîtrise précoce des techniques d'irrigation, et surtout de celle des galeries drainantes souterraines, avait permis la mise au point de méthodes agricoles perfectionnées, source de hauts rendements et base de la puissance des Achéménides [1490](#). La Caspienne en était séparée par un obstacle redoutable, celui d'une haute chaîne de montagnes, abondamment arrosée sur son versant Nord et couverte d'une épaisse forêt, qui n'a pu être conquise et exploitée par les peuples, la culture et l'État du plateau qu'au prix d'un effort ardu et millénaire [1491](#). L'Islam, lorsqu'il eut soumis et intégré rapidement, dès le

VII^e siècle, en quelques dizaines d'années, le plateau iranien, se heurta au même obstacle, et la situation n'évolua que lentement et progressivement. Pendant près de deux siècles le bourrelet montagneux sud-caspien abrite d'importants foyers de résistance autochtone et des principautés zoroastriennes indépendantes, qui barrent à la civilisation irano-musulmane du plateau un accès régulier à la mer. Les relations commerciales du monde musulman, successeur des Sassanides, vers les steppes et les pays du Nord, s'organisèrent d'abord par les étapes établies sur la route terrestre à l'Ouest de la Caspienne. Ces conditions n'étaient pas favorables à une activité maritime, ni même à une connaissance détaillée.

Rien ne témoigne mieux des hésitations et des lacunes de la géographie musulmane dans la prise de connaissance de l'espace caspien que l'extraordinaire variété des dénominations qui lui ont été attribuées ¹⁴⁹². Ces noms sont essentiellement ceux de contrées, villes et peuples riverains, révélateurs d'une approche fragmentaire, bientôt abusivement élargie à un ensemble mal discerné. On trouve ainsi, chez les auteurs musulmans, les désignations suivantes : mer d'Abaskoun (ville de la côte sud-orientale) ; — d'Astarâbad (*id.*) ; — de Gorgân (Djordjân des géographes arabes), autre nom de la précédente et de sa province au Sud-Est de la mer en territoire persan actuel ; — du Tabarestân (secteur de la chaîne montagneuse, du nom du peuple des *Tapyri*, déjà signalé par Strabon, IX, 8, 8 ; XI, 9, 1 ; XI, 13, 3) ; — du Mâzandarân, secteur (plaine et montagne) de la frange caspienne iranienne, employé depuis le XII^e siècle et resté usuel en persan moderne : *Darya-e Mâzandarân* ; — de Sâri (ville de la plaine littorale, chef-lieu de la province précédente), à l'époque moderne ; — du Daïlam (nom d'un secteur de la région montagneuse, connu comme nom de peuple dès l'Antiquité, cf. Polybe, V, 44, 9) ; — du Guilân (Djilân des géographes arabes), province (plaine et montagne) de la frange caspienne ; — du Moghân (ville et région steppique du même nom à l'Ouest de la mer et au Sud de l'Araxe, en territoire persan actuel) ; — de Bâb et — de Bâb al-Abouâb (« la porte » et « la porte des portes »), noms arabes de la ville appelée en persan Darband, qui, sur la côte occidentale de la mer, commande le défilé donnant traditionnellement accès, pour qui vient du Nord, aux terres iraniennes ; — de Chirvân, ville et région sur la rive occidentale de la mer, à l'aval du bassin de la Koura ; et surtout « mer

des Khazars », du nom de ce peuple turc dominant autour des parties septentrionales et occidentales de la mer, au Nord du Caucase, lorsque se constitua la culture arabo-musulmane du plateau iranien, qui a fourni l'expression de *Bahr al-Khazar*, la plus fréquente chez les géographes arabes de l'époque classique, et qui s'est conservée en turc moderne (*Hazer denizi*). Mais il y a eu également des noms beaucoup plus vagues, tels que « mer de la Montagne » (*Djabal*, nom donné couramment au plateau iranien), ou « mer des Étrangers » (*A'âdjem*), qui souligne bien à quel point cet espace maritime était extérieur à la civilisation musulmane. Moqaddasî, à la fin du X^e siècle, l'appelle simplement « le lac » (*al-Bohâira*). D'autres désignations se rapportent à des contrées non riveraines, mais supposées par erreur proches de la mer, telles que le Khorâsân, au Nord-Est de l'Iran, qui en est pourtant éloigné, chez Mas'oudî et Ibn al-Faqîh : *Bahr al-Khorâsânî*. Le dernier l'appelle « mer du Khorâsân et des Khazars ». Mas'oudî, quant à lui, justifie l'intervention du Khorâsân parce qu'il comprendrait, dans sa mouvance, le Khorezme (Basse-Asie centrale), pourtant encore plus lointain de la Caspienne et que l'auteur tient évidemment pour en être riverain. C'est la marque d'une confusion manifeste avec la mer d'Aral, qu'il ne distingue pas clairement de la précédente. Les tribus turques ont de même hésité entre plusieurs dénominations descriptives : *Deniz* (« la mer ») tout court ; *Ak Deniz* (« mer Blanche » = mer méridionale, nom qu'ils ont par la suite également appliqué à la Méditerranée, en fonction de leur conception de la portée géographique des couleurs) ; *Kuzgun Denizi* (« mer des Corbeaux » ou plutôt « mer des Cormorans », dont le plumage est noir comme celui des corbeaux) ; mer des *Qorzoum* (« mer des Castors ») ; ou ethniques : *Oguz Denizi* (= *Bahr-e Ghouz*, « mer des Oghouz », du nom de ce vaste ensemble des tribus turques occidentales) ; et ces noms ont été largement employés en Iran à partir de l'arrivée des Turcs à la fin du X^e siècle. Ces désignations très variées et souvent imprécises, mal comprises ou mal copiées, ont donné lieu dans les textes à quantité d'erreurs et de quiproquos, tel celui avec la mer Rouge (*Bahr al-Qolzom*, prise pour *Bahr al-Qorzoum*) ¹⁴⁹³. Un certain nombre de ces dénominations sont d'autre part passées, sous des formes variées et plus ou moins déformées, dans les textes européens, notamment par l'intermédiaire des navigateurs génois (voir plus loin), et y ont introduit toutes sortes d'hésitations ¹⁴⁹⁴.

OUVERTE OU FERMÉE ?

Ces erreurs et confusions, autant que la multiplicité des appellations, expriment évidemment une science géographique bien imparfaite. En fait celle-ci resta longtemps directement issue de celle de l'Antiquité gréco-latine et sassanide, sans pouvoir l'améliorer.

Le problème majeur qui avait longtemps préoccupé, et tenu en échec, cette science antique, était de savoir si la Caspienne, dont on n'avait guère reconnu que les rivages méridionaux, était une mer fermée, ou si elle n'était qu'un golfe du vaste Océan périphérique qui passait pour envelopper toutes les terres habitées ¹⁴⁹⁵. Bien qu'on eût déjà observé correctement que ses eaux étaient moins salées que celles de la Méditerranée, et que tout un courant de pensée (d'Aristote à Ptolémée) ait été conscient qu'elle était close, une tradition contraire, largement inspirée par l'expédition infructueuse que Séleucus Nicator (305-281 av. J.-C.) avait envoyée explorer la mer sous la direction de son amiral Patrocle et qui était revenue sans avoir pu en faire la circumnavigation, était restée prédominante. Elle avait été adoptée par les plus grands géographes (Strabon, Pomponius Méla, Pline) et avait continué d'être acceptée par les auteurs de basse époque (Macrobe au début du V^e siècle) ainsi que par toute la science chrétienne du Moyen Âge jusqu'aux missions envoyées au XIII^e siècle à la cour des Mongols (Rubruck en 1253-1256) qui furent les premières à régler la question.

La science géographique arabo-musulmane, pendant longtemps, ne progressa pas. Au IX^e siècle Ibn Khordâdhbeh ¹⁴⁹⁶, Khoouârizmî ¹⁴⁹⁷, Ibn Rosteh ¹⁴⁹⁸, Ibn al-Faqîh ¹⁴⁹⁹ ne prennent pas position sur l'isolement éventuel de la Caspienne, mais Ya'qoubî ¹⁵⁰⁰ la considère encore comme communiquant avec l'Océan extérieur. Il faut attendre le X^e siècle pour voir les réalités se préciser. Le *Hodoud al-'âlam* ¹⁵⁰¹ (« Les limites du monde »), œuvre anonyme compilée en 982-983 dans le Nord-Ouest de l'Afghanistan actuel, bien que décrivant plus ou moins tout le pourtour de la mer, reste toujours muet sur un éventuel isolement. Mais c'est une attitude désormais périmée. Mas'oudî ¹⁵⁰², Istakhrî ¹⁵⁰³, Ibn Hauqal ¹⁵⁰⁴ concluent catégoriquement à une mer fermée, bien que Mas'oudî admette encore

l'idée ¹⁵⁰⁵ d'une communication fluviale avec la mer Noire par un bras de la Volga, et explique de cette façon les opinions antérieures quant à une communication Caspienne-mer Noire. L'idée d'une mer close s'impose alors définitivement. Il avait fallu plus de deux siècles pour cela.

Parallèlement les descriptions s'affinent, comportant, notamment chez Ibn Hauqal, des détails de plus en plus nombreux. Les dimensions attribuées à la mer, cependant, restent incertaines et souvent très exagérées (3 000 km de diamètre chez Ibn Khordâdbeh ; 3 500 sur 1 200 km chez Ibn Rosteh ; 1 800 km sur 1 800, ou, à un autre endroit, 600 km sur 600, chez Ibn al-Faqîh ; 1 500 km sur 1 200 chez Mas'oudî ; alors que les dimensions réelles moyennes sont d'environ 1 200 km sur 300) ¹⁵⁰⁶. Et elle reste foncièrement inhospitalière, avec ses eaux sombres et ses fonds vaseux ¹⁵⁰⁷, domaine spécifique de merveilles et de dangers, comme le redoutable dragon *tennîn*¹⁵⁰⁸. Ses vagues sont plus hautes et plus dangereuses que celles des autres mers, et il s'y trouve un tourbillon qui attire et absorbe les navires ¹⁵⁰⁹.

UN FRONT DE MER SEPTENTRIONAL DE L'ISLAM (VIII^e-XI^e SIÈCLE)

Les progrès de la connaissance géographique, pour limités qu'ils fussent, avaient cependant correspondu à un certain développement corrélatif des relations commerciales. Mais celles-ci restèrent longtemps limitées essentiellement à la bordure méridionale de la mer, entre les ports musulmans, où ils ne faisaient d'ailleurs que prendre la suite d'un trafic côtier certainement existant à l'époque sassanide ¹⁵¹⁰. Les principaux de ces ports étaient, aux deux extrémités de la partie musulmane des rivages, Abaskoun et Darband (Bâb). Le premier était un grand marché de la soie, sans doute en relation avec la Chine à l'époque du califat abbasside. Le second¹⁵¹¹ exportait des vêtements de lin ; de la garance produite dans des îles proches et qu'on transportait, par les ports du Gorgân, jusqu'en Inde ; enfin une grande quantité d'esclaves provenant des pays infidèles du Caucase voisin. Bakou exportait déjà son naphte. Il y avait également un mouvement incessant de cabotage entre les ports du Guilân et du Daïlam et Âmol, dans le Mâzandarân ¹⁵¹².

À l'époque de prospérité de l'empire des Khazars, puissants et tolérants envers les grandes religions monothéistes, un commerce s'était également mis en place vers leurs ports, et particulièrement leur capitale d'Atil, sur la basse Volga. On ne tirait guère du pays même que de la colle de poisson, mais il réexportait des esclaves, du miel, de la cire, des peaux de castor et des fourrures provenant des pays russes ou bulgares (de la moyenne Volga). En contrepartie le Gorgân et le Tabarestân fournissaient des vêtements produits par l'artisanat musulman ¹⁵¹³. La pêche, d'autre part, était certainement active, donnant lieu à de grands rassemblements de population à Dehestân, à cinquante parasanges (environ 300 kilomètres) au Nord-Est d'Abaskoun ¹⁵¹⁴, et fournissant aux Khazars une grande partie de leur nourriture ¹⁵¹⁵. À Dehestân on chassait également les pélicans et les faucons. Et on capturait ces derniers oiseaux dans des îles situées en face du littoral du Gorgân ¹⁵¹⁶. L'activité de ces rivages était suffisamment prospère pour que des raids de pillages aient conduit des navires russes à plusieurs reprises, dans le cadre des grandes invasions des Vikings, aux IX^e et X^e siècles, par-delà la steppe des Khazars, jusque sur les côtes méridionales de la Caspienne : une première fois en Tabarestân au temps du règne de Sayyed Hasan b. Zaïd (entre 868 et 884) ; une deuxième et une troisième fois en 910 et 911 ; une troisième fois après 300/912-913, avec mise à sac de Bakou et d'Abaskoun ¹⁵¹⁷.

Après la chute de la puissance des Khazars (tournant des X^e et XI^e siècles), et dans le contexte du déclin général du califat, les témoignages de relations maritimes, par la Caspienne, entre les pays musulmans et une steppe désormais dominée par les Comans, autre peuple turc mais beaucoup moins policé, disparaissent. Il n'y a pas de raison de supposer que l'activité de cabotage se soit ralentie dans le secteur musulman, méridional, de la mer. Mais les données manquent, ce qui témoigne du désintérêt total du monde lettré pour ce qui n'avait de toute façon jamais été, jusque-là, qu'un front de mer de l'Islam.

LAC MUSULMAN ET AVENTURIERS EUROPÉENS (XIII^e-XVI^e SIÈCLE)

La conquête mongole, à partir des années 1230, et l'islamisation

consécutives de la Horde d'Or qui s'affirme dans la première moitié du XIV^e siècle, allaient créer une situation tout à fait nouvelle, faisant de la Caspienne, au moins pour un temps, un espace totalement intégré à une seule et même unité politique et culturelle, désormais musulmane, et réalisant ainsi en principe des conditions favorables à un important développement des relations maritimes. La Caspienne put alors constituer un élément de la grande voie commerciale qui, par la mer Noire, permettait à l'Europe de recevoir des marchandises de l'Asie centrale et de l'Inde.

Mais ce ne furent pas les Musulmans qui exploitèrent les premiers cette situation, mais bien des marins européens. Immédiatement après la conquête mongole, Marco Polo signale déjà que la mer est fréquentée depuis quelques années par les Génois, qui y transportent la soie du Guilân [1518](#). À celle-ci vint bientôt s'ajouter la production d'autres secteurs de la côte, et notamment du Tâlech, au Sud-Ouest de celle-ci (sur la frontière actuelle de l'Iran et de l'Azerbaïdjan), mentionné en 1340 par le commerçant florentin Pegolotti [1519](#). À Astrakhan parvenaient à cette époque des épices de l'Inde, transportées de là par voie de terre à Tana [1520](#). En un siècle les marchands italiens purent acquérir une grande familiarité avec la Caspienne, comme en témoigne le grand nombre de noms portés sur la *Carta Catalana* de 1375. Plusieurs noms nouveaux apparaissent à cette époque dans les sources européennes, témoignant d'une familiarité nouvelle : mer de Saray, du nom de cette capitale mongole de la basse Volga ; mer de Bakou (*onda di Baccù*), passé dans de nombreux textes littéraires italiens [1521](#). Tout cela atteste d'un espace maritime maîtrisé. La pêche était également abondamment pratiquée puisque des esturgeons salés en provenance de la Caspienne étaient exportés par voie de terre jusqu'à Tana et de là à Constantinople [1522](#). Au temps des conquêtes de Tamerlan, à la fin du XIV^e siècle, la destruction par celui-ci d'Astrakhan et de Saray porta certainement un coup au commerce maritime, et les marchands italiens allaient désormais chercher la soie essentiellement par voie de terre à Soltâniya, capitale mongole du plateau iranien, où elle se concentrait [1523](#). Mais les Italiens n'abandonnèrent pas pour autant une mer qu'ils avaient totalement intégrée dans leurs horizons. Leur activité se réorienta, sans hésitation, vers la piraterie, inséparable de la Croisade. Ce n'était pas totalement nouveau. Dès 1374 un Génois de Caffa, Luchino

Tarigo, avait ainsi amassé beaucoup de butin en Caspienne [1524](#). Mais jusque-là il semble bien que les Génois avaient transporté par voie de terre leurs barques du Don à la Volga, comme le fit Tarigo lui-même. À partir de la fin du siècle on voit les Occidentaux, s'appuyant sur la chrétienté du Daghestan lezgien (les Kaïtak, que des missionnaires franciscains passés par les comptoirs génois de la mer Noire venaient de convertir à la foi catholique [1525](#), lancer sur la Caspienne des bateaux certainement construits sur ses bords. Le Génois Antoine Reccana prit ainsi la tête d'une expédition qui porta la guerre sur les rives musulmanes. Très vite le commerce reprit d'ailleurs ses droits et Reccana utilisa pour celui-ci les navires construits pour la défense des Kaïtak. Le pape Boniface IX dut reprendre cet objectif à son compte en organisant une croisade dont le commandement fut confié au vicaire franciscain de la région, Antoine Solpan, en 1399 [1526](#). En 1428 encore un Vénitien nommé Giovanni da Valle, à la demande du *khan* de Darband, venait capturer des navires en provenance d'Astarâbâd [1527](#).

Un certain commerce local transcasprien s'était ainsi développé parallèlement aux aventures italiennes, et il avait sans aucun doute acquis de l'importance. Mais en quoi consistait-il ? Et comment était-il organisé ? Nous ne pouvons vraiment l'appréhender qu'à partir de la fin du XV^e siècle, lorsque se multiplient des témoignages européens. À cette époque il avait une certaine activité entre Darband et Astrakhan, sur la côte occidentale. Il était pratiqué du printemps à l'automne, avec des méthodes de navigation encore très frustes, sans perdre de vue les côtes [1528](#), avec des navires qui auraient cependant atteint en 1510 [1529](#) jusqu'à 800 tonneaux, avant que la baisse du niveau des eaux eût ramené à 200 tonneaux la capacité de ceux qui pouvaient pénétrer dans le port de Darband. Il comportait du riz, de la soie et des étoffes, embarquées à Darband, et d'Astrakhan en revenaient des fourrures. Astrakhan recevait sans doute de la soie de plusieurs autres destinations [1530](#). Une activité proprement maritime, amorce de celle qui s'affirmera par la suite chez les Turkmènes (voir p. 371), s'était par ailleurs déjà développée parmi les tribus turques nomades et semi-nomades riveraines du Nord et de l'Est de la mer. Elle était fondée notamment sur la pêche, et des « Tartares » se rassemblaient pour elle en été sur des îles [1531](#). Les phoques étaient abondamment chassés, et leur huile utilisée aussi bien pour l'éclairage que comme onguent pour les chameaux, mais le même

observateur italien rapporte que les techniques restaient très primitives et que de nombreuses espèces ne pouvaient être capturées¹⁵³². Une piraterie sporadique, que pratiquaient particulièrement ces « Tartares », gênait déjà considérablement les relations par voie de mer. En 1466 le navire de Vasily Papin, ambassadeur russe auprès du khan de Chirvân, put franchir les bouches de la Volga, mais des Tatars d'Astrakhan pillèrent la barque sur laquelle le suivait le marchand Athanase, et celui-ci dut s'embarquer sur un autre vaisseau, avec l'ambassadeur du Chirvân qui rentrait lui-même de Moscou, pour atteindre Darband. Un autre petit bateau qui les accompagnait, poussé à la côte par le mauvais temps, fut capturé par les Kaïtak ¹⁵³³. Au retour de l'Inde Athanase dut prendre, pour regagner la Russie, une route plus sûre, par l'Azerbaïdjan, Trébizonde et la mer Noire vers Caffa ¹⁵³⁴.

La conquête définitive et la fortification d'Astrakhan par les Russes en 1557 marquent le début d'une nouvelle période dans l'histoire de la Caspienne. Les Européens y revinrent en nombre. Des expéditions de marchands moscovites se développèrent notamment en direction de Mangychlak, sur la côte orientale, base de départ des caravanes vers Khiva et Bokhara. Très vite des aventuriers anglais se lancèrent sur leurs traces, en quête d'une route continentale directe vers l'Inde : voyages de Jenkinson à Bokhara par Astrakhan et la Caspienne en 1558-1559, en Perse par Astrakhan, Darband et Chemakha en 1562-1563 ; octroi de privilèges aux marchands britanniques par le Tzar en 1567¹⁵³⁵. Il y avait évidemment une place à prendre, et Jenkinson notait qu'il y avait « peu de bateaux sur les mers caspiennes ¹⁵³⁶ ». Les navires utilisés par les Britanniques restèrent modestes, de 30 tonneaux de charge tout au plus ¹⁵³⁷. Des échanges actifs s'organisèrent néanmoins bientôt : soie du Guilân, épices de l'Inde, pierres précieuses, contre des étoffes, des armes à feu et d'autres produits manufacturés en provenance de Grande-Bretagne ¹⁵³⁸.

Cependant ces premiers développements tournèrent court à la suite de l'interférence des Turcs Ottomans. Maîtres de la mer Noire depuis près d'un siècle, ceux-ci organisèrent en 1569 une expédition jusqu'à Astrakhan avec l'aide du *khan* de Crimée et des Tartares Nogay des steppes ¹⁵³⁹. Ayant tenté en vain de faire passer leurs galères en Caspienne en les tirant du coude du Don jusqu'à la basse Volga, et après avoir reconnu le caractère

utopique du creusement d'un canal, ils attaquèrent finalement par terre, et échouèrent lamentablement. Une autre entreprise fut plus redoutable, concrétisée par l'occupation de Darband de 1578 à 1606. Le plan de construction d'une flotte en Caspienne à partir de ce port, avec l'aide de renégats vénitiens, qui se limita en fait à une flottille de neuf « fustes de 14 bancs » [1540](#), ne put aboutir, pas plus qu'un nouveau projet d'attaque d'Astrakhan en 1587-1588. Mais cela suffit à interrompre les relations commerciales d'Astrakhan vers la Perse, et la compagnie britannique dut cesser son activité. La Caspienne, en cette fin du XVI^e siècle, était redevenue un espace essentiellement conflictuel, où l'activité maritime était fort réduite, et que les voyageurs évitaient soigneusement. L'ambassade ottomane de Piyale Pacha vers le khan des Ouzbek en 1581, aussi bien que celle d'Abdollah Khan, envoyé Ouzbek à Istanbul en 1587, durent le contourner par voie de terre, respectivement par le Sud et par le Nord [1541](#).

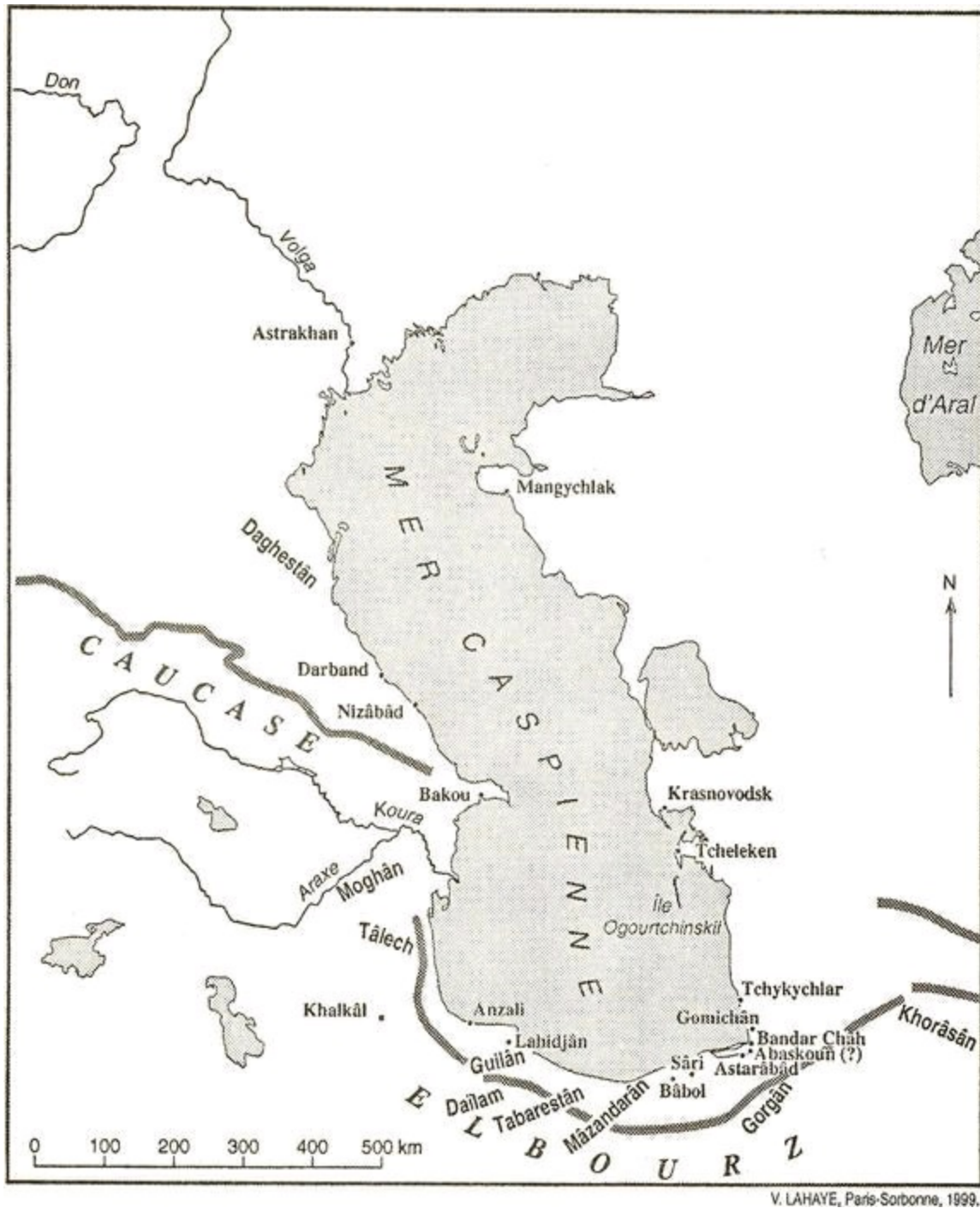


Fig. 12.

L'espace maritime caspien. Carte d'orientation.

Au total, on le voit, pendant ces quelque trois siècles de domination, parfois exclusive, des Musulmans, l'impression que laisse la vie maritime de la Caspienne est très comparable à ce que fut celle de la mer Noire : activité spontanée et sporadique des tribus bordières, associant cabotage et

piraterie, sans aucune entreprise systématique de la part des États organisés riverains. Un élément supplémentaire fut apporté ici, en l'absence de l'interdit ottoman, par la place remarquable et persistante prise par les navigateurs européens, rapides à profiter des moindres occasions, et qui furent responsables des seules entreprises sérieuses et réfléchies, comme l'avaient été celles des Génois en mer Noire avant la conquête turque. La progression russe allait bientôt faire définitivement de la Caspienne un espace réservé presque exclusivement à ces marins chrétiens.

LES RUSSES DOMINENT LA CASPIENNE

C'est en fait au XVII^e siècle seulement, après la fin des troubles qui marquèrent l'avènement de la dynastie des Romanov, que l'avancée russe s'y organisa délibérément ¹⁵⁴². En 1624 un oukase du Tzar Alexis Mikhaïlovitch ordonnait l'établissement de chantiers navals à Astrakhan pour la construction de navires, cependant que commençaient les travaux de relevés cartographiques. Les progrès russes, néanmoins, restèrent lents tout au long du XVII^e siècle. Oléarius, secrétaire de l'ambassade danoise à la cour de Perse, note en 1637 que la navigation reste strictement estivale et que

« les Perses, Tartares et Moscovites... n'ayans que de méchantes petites barques... ne vont que le long des côtes ¹⁵⁴³ ».

Le pilote que l'ambassadeur avait pris à Astrakhan pour le conduire à Darband était totalement ignorant de la navigation, au point qu'on dut recourir à un marchand persan¹⁵⁴⁴ ! Au retour l'ambassade préféra longer par terre la côte occidentale. Evliya Çelebi, en 1646, signale à Bakou un commerce actif, avec des marchands russes, kalmoucks et chinois. Les Russes achetaient du sel, du safran, du pétrole, de la soie, et vendaient des fourrures et du cuir ¹⁵⁴⁵. Il y avait sur la mer « un millier de navires » (chiffre certainement symbolique), mais notre voyageur remarquait cependant qu'ils étaient de petites dimensions comparativement à celles des

navires des autres mers (Méditerranée, mer Noire) qu'il avait déjà fréquentées [1546](#). Cette activité maritime restait encore certainement assurée en majeure partie par des navires musulmans. Les Russes ne se manifestaient guère alors, dans la partie méridionale de la mer, que par les raids de pillage des Cosaques, très redoutés des navigateurs musulmans [1547](#), et qui se tournaient d'autant plus volontiers vers la Caspienne que la puissance ottomane, alors à son apogée, commençait à rendre plus dangereuses les expéditions en mer Noire (voir p. 317). Le plus spectaculaire d'entre eux, significatif de la faiblesse militaire des bateaux persans, fut celui de Stenka Razin avec ses Cosaques du Don [1548](#). Passé sur la basse Volga en 1667, il y équipa une flotte montée par plus de 2 000 hommes, razzia Darband en 1668, puis s'installa sur la côte persane d'où il pillait Farahâbâd au Mâzandarân. Après avoir hiverné près de Bakou, les Cosaques détruisirent en juin 1669 une flotte persane équipée à la hâte et montée par 4 000 hommes. Les navires persans s'étaient enchaînés les uns aux autres pour prendre les embarcations cosaques au filet, mais le navire amiral, atteint par un boulet bien ajusté dans la soute aux poudres, explosa. Trois navires persans seulement réchappèrent. Les Cosaques revinrent prendre Astrakhan et ce furent les armées du Tzar seules qui en vinrent finalement à bout. La menace des Cosaques paralysa ainsi progressivement toute activité maritime en Caspienne. La navigation russe n'en profita cependant pas immédiatement. Au début du XVIII^e siècle encore les bateaux de la Volga qui assuraient le commerce maritime le long de la côte occidentale ne descendaient pas plus au sud que Nizâbâd (Nizovaya) entre Darband et Bakou [1549](#).

Ce fut Pierre le Grand qui donna à la pénétration russe en Caspienne l'impulsion décisive. En 1719-1720 paraissaient les premières cartes pour la navigation de la Caspienne du Nord. En 1720 commençaient les premiers travaux systématiques du service hydrographique de la Caspienne. En 1722 était établi un service de pilotage dans le delta de la Volga. Cette même année l'ouverture d'un nouveau chantier naval à Astrakhan s'accompagnait de l'octroi aux particuliers de la liberté de construire des bateaux de commerce. L'occupation de Darband, Bakou, et d'une partie du Guilân (1722-1735) donna enfin l'occasion aux navires russes de se familiariser avec les parties méridionales de la mer et les côtes

persanes. Bien que cette activité maritime parût peu considérable aux yeux des Britanniques qui se lançaient alors à nouveau en Caspienne (voir ci-après), il n'y en avait pas moins à Astrakhan, à la fin des années 1730, 38 navires de 120 à 200 tonneaux qui se consacraient au commerce de Perse. D'autres bateaux assuraient des relations avec la baie de Mangychlak sur la côte orientale. Les Russes étaient désormais les seuls navigateurs de quelque importance sur la mer [1550](#). La grande entreprise d'ouverture à nouveau d'un commerce britannique à travers la Caspienne, autorisé par la Tzarine Anna Ivanovna en 1734, et effectif à partir de 1741, tourna court. Dès 1746, à la suite des inquiétudes que leur causèrent les activités de John Elton (voir p. 366), les Russes retirèrent l'autorisation et, après le retour définitif en 1749 des facteurs britanniques établis dans le Guilân, restèrent seuls maîtres du commerce maritime [1551](#). Dès 1784, un voyageur français constatait qu'

« il ne navigue sur cette mer qu'une cinquantaine de vaisseaux russes ; ils font en sorte que les Persans n'en aient point, et sont certains par ce moyen d'en faire tout le commerce, qui n'est pas bien considérable à présent... Ce commerce est protégé par quelques bâtiments armés, qui, quoiqu'en petit nombre, suffisent pour en imposer aux Persans qui n'ont rien à leur opposer [1552](#) ».

La suprématie russe au plan militaire et politique fut finalement concrétisée formellement, après l'occupation de la Transcaucasie, par une clause du traité de Golestân (1813), renouvelée au traité de Torkmântchay en 1828, qui donnait à la Russie le monopole de la possession de navires de guerre en Caspienne.

Même si l'observateur français cité ci-dessus avait quelque peu exagéré, il est de fait que le développement de la navigation russe étouffa en effet progressivement toute activité maritime transcaspienne importante sur la côte méridionale. En 1822 on pouvait voir encore un navire de 150 tonneaux en construction à Anzali, sur la côte du Guilân, et un autre de 60 tonneaux dans le village voisin de Qâziân, à vrai dire tous deux de fabrication assez rudimentaire [1553](#). En 1825 encore un voyageur germano-

russe voyait dans le port de Bakou « un grand nombre » de bateaux persans à un mât qui apportaient des fruits, du coton et de la soie du Guilân et du Mâzandarân, et repartaient chargés de sel, de naphte, de safran et de divers produits venus d'Astrakhan qui avaient été transbordés dans le port [1554](#). Mais ce trafic persan devait être strictement côtier. À Bârforouch (Bâbol), grand emporium de la côte du Mâzandarân, le même observateur, peu après, ne voyait que de nombreux vaisseaux sous pavillon russe, venus notamment d'Astrakhan, et ne mentionne qu'en passant un seul navire persan, qui s'était échoué quelque temps auparavant près de la ville [1555](#). La navigation persane acheva de disparaître à peu près totalement au XIX^e siècle, tandis que celle des Russes connaissait des développements éclatants, avec de grands services réguliers à vapeur vers la côte iranienne, la construction d'un port artificiel à Bakou à partir de 1859, et de nombreuses innovations techniques dont la Caspienne fut un foyer majeur, notamment pour le transport du pétrole [1556](#).

« Je ne crois pas qu'il y ait cinq vaisseaux sur la Caspienne appartenant à des sujets persans et ceux qui peuvent s'y trouver sont mis en œuvre par des marins russes ou natifs de la côte appartenant à la Russie »,

affirmait un observateur britannique le 29 juin 1844 [1557](#), et d'autres évaluations, un peu plus tard, n'étaient guère différentes, même si les chiffres étaient un peu plus élevés. Un Autrichien en 1849 écrivait :

« Au plus 25 à 30 bateaux naviguent en Caspienne sous pavillon persan et ils sont tous commandés par des capitaines étrangers » [1558](#).

Un Prussien estimait leur nombre à vingt en 1858 [1559](#). Les naturels, quant à eux, s'abstenaient de plus en plus. À la fin du XIX^e siècle les Guilâni et Mâzandarâni ne naviguaient plus guère que sur les *mordâb* (lagunes) ou dans les eaux tout à fait côtières [1560](#).

Cette domination russe de l'espace maritime s'accompagna d'une

mainmise quasi absolue sur les pêches, y compris sur les côtes méridionales. Au XVII^e siècle cette activité était pratiquée par les Iraniens. En 1637 « le Sofi donnait à ferme la pêche des rivières vers leur embouchure » de septembre à avril, la pêche étant libre le reste de l'année [1561](#). Sous le règne de Mohammad Châh Qâdjâr, à la fin du XVIII^e siècle, le droit de pêche sur l'ensemble du littoral caspien fut concédé à un sujet russe, nommé Abdal, sans doute un Azerbaïdjanais. En tout cas dans la première moitié du XIX^e siècle deux bâtiments russes venaient chaque année en février à l'embouchure du Safid Roud, au Guilân, charger une importante production de poissons, esturgeons surtout [1562](#) ; et ce sont des pêcheurs russes qui sont signalés çà et là sur tout le littoral [1563](#). Dans cette mainmise étrangère il faut sans doute faire la part des facteurs proprement religieux, l'esturgeon, poisson sans écailles, étant considéré comme *harâm* (interdit), et voir, dans le désintérêt progressif des Persans pour sa pêche, une expression du rigorisme croissant de l'époque safavide. Mais c'est aussi la manifestation évidente de la suprématie de plus en plus absolue des Russes sur tout l'espace maritime. Quoi qu'il en soit la concession des pêches ne cessa pas d'être accordée à des sujets russes pendant tout le XIX^e siècle et au début du XX^e siècle, jusqu'à la Première Guerre mondiale. Après la Révolution, ce fut le gouvernement soviétique lui-même qui exploita les pêcheries de 1922 à 1927, avant la constitution d'une société mixte irano-soviétique (1928-1953) qui exprima le nationalisme économique renaissant de l'Iran sous Rezâ Châh, et leur retour définitif à l'État iranien à cette dernière date [1564](#). Ce régime d'exploitation s'accompagna de l'installation sur la rive iranienne de la mer d'un important personnel d'encadrement composé de Russes d'Astrakhan et d'Azerbaïdjanais de Bakou, qui employaient comme pêcheurs essentiellement des Azéris, sujets russes ou iraniens (notamment, parmi ces derniers, des originaires de Khalkâl, sur le versant intérieur du bourrelet montagneux [1565](#)). La colonisation maritime russe sur les côtes méridionales de la Caspienne avait été l'homologue exacte de celle des Européens sur les côtes Sud de la Méditerranée (voir p. 287), y compris, parfois, jusque dans ses répercussions à l'intérieur de la population musulmane.

L'IRAN SE DÉTOURNE DE LA MER

Ce déclin en Caspienne n'était cependant pas un fait isolé. Il s'inscrivait dans un désintérêt global de la société et de l'État iraniens qui, depuis la conquête musulmane, n'avait cessé de s'accroître au long des siècles.

Leur tradition maritime, pourtant, était glorieuse, et ancienne ¹⁵⁶⁶. Les Iraniens, dont la culture initiale avait été purement continentale, n'avaient réellement pris contact avec la mer qu'après la formation de l'empire des Achéménides, mais ceux-ci développèrent rapidement une vigoureuse politique d'expansion sur leurs eaux bordières, qui, absente néanmoins en Caspienne (voir plus haut p. 349), fut très active en Méditerranée, en mer Rouge, dans le Golfe (qui prend le nom de « Persique » dès le I^{er} siècle av. J.-C. ¹⁵⁶⁷ et dans les mers du Sud. Les principaux instruments en furent d'abord des étrangers, surtout Phéniciens et Cariens, dont le plus célèbre fut Scylax de Caryanda, amiral sous Cambyse et Darius, sous le nom duquel a été préservé un périple qui décrit essentiellement la Méditerranée et la mer Noire, mais qui avait également exploré les côtes méridionales jusqu'à l'Indus et l'océan Indien ¹⁵⁶⁸. Mais très vite on assiste à cette époque, dans ces mers du Sud et dans le Golfe, qui va constituer désormais pour plus d'un millénaire une aire pratiquement exclusive de domination iranienne, à l'émergence d'une culture maritime originale. Platon écrivait déjà que « les Perses avaient la réputation d'être invincibles sur mer » ¹⁵⁶⁹. Premiers maîtres des Arabes en la matière, les Iraniens restèrent, pendant toute la période de la grande civilisation musulmane classique, l'élément prédominant dans les grandes navigations vers les mers du Sud et l'Extrême-Orient, et cela jusqu'à la « thalassocratie » d'Ormuz au XV^e siècle (voir p. 92, 124, et [chapitre III](#), passim).

Une nouvelle phase, cependant, s'était déjà amorcée. L'Iran va peu à peu se détourner de la mer, et abdiquer, sauf soubresauts épisodiques, toute activité maritime. Les références quant à la répulsion des Persans pour la mer, qui apparaissent timidement dès le XIII^e siècle, commencent à devenir nombreuses à partir du XIV^e siècle, au moins chez ceux du plateau intérieur. « Il y a des richesses illimitées sur l'Océan, mais si vous désirez la sécurité, elle est sur le rivage », écrit déjà Saadi au milieu du XIII^e siècle ¹⁵⁷⁰. Mais l'œuvre de Hâfez (mort en 1389), citadin de Chirâz, est toute profondément marquée par cette aversion. Un historien indien du début du XVII^e siècle, Firichta (1570-1623 ?), a raconté l'histoire selon laquelle le

poète, invité à la cour du Sultan du Deccan, Mahmoud Châh Bahmâni (1378-1397), qui était grand amateur de ses vers, se serait embarqué pour l'Inde à Ormuz mais se serait bien vite senti si malade qu'il aurait exigé d'être ramené à terre, prétextant des adieux à faire à ses amis. Au lieu de retourner à bord, il rentra dans sa ville et envoya au Sultan un poème en guise d'excuse :

*« La splendeur des pierres précieuses avait troublé mon esprit;
Je n'avais jamais entendu le grondement furieux de l'Océan;
Mais maintenant que mes pensées sont redevenues claires,
Je réalise librement combien je me suis leurré ».*

Et bien d'autres passages de son œuvre confirment cette attitude :

*« La mer qui assèche le cœur,
l'espoir de l'or la rend-il calme ?
Cent livres d'or contre la houle,
Non les flots ne les valent pas » !*

L'histoire du voyage manqué de Hâfez, rapportée par un auteur postérieur de plus de deux siècles, est suspecte et semble bien en fait avoir été suscitée par un souci d'enjolivement de la part des commentateurs. La critique moderne ne l'accepte plus ¹⁵⁷¹. Mais les textes, de toute façon, demeurent, et gardent toute leur signification. La tonalité n'est guère différente dans le voyage d'Abd-al Razzâq, originaire de Samarcande, cadî à la cour de Châhrokh, petit-fils de Timour, qui régnait alors à Hérat, lorsqu'il fut envoyé par son maître en mission en 1442 auprès d'un souverain de l'Inde, à Vijayanagar. Embarqué à Ormuz en avril (alors que la saison favorable de la mousson d'hiver, avec ses vents réguliers du Nord, venait de se terminer), il nous a rapporté ses frayeurs :

« Aussitôt que je sentis l'odeur du bateau, et que toutes les terreurs de la mer se présentèrent à moi, je tombai dans une pâmoison si profonde que durant trois jours ma respiration seule indiquait que j'étais encore en vie. Quand je revins un peu à moi, j'entendis les marchands [ses compagnons de voyage] qui criaient tout d'une voix que le temps de la navigation était passé, et que quiconque prenait la mer en cette saison était seul responsable de sa mort, puisqu'il se mettait volontairement dans le danger. Tous unanimement, ayant sacrifié la somme qu'ils avaient payée pour le transport de leurs marchandises sur les bateaux, abandonnèrent leur projet et après quelques difficultés débarquèrent dans le port de Mascate ».

Après avoir attendu tout l'été sur la côte de l'Arabie, où il fut malade, l'ambassadeur reprit la route de l'Inde à la mousson d'hiver suivante et arriva à Calicut après 18 jours d'une navigation heureuse, au cours de laquelle le changement d'air et la fraîcheur de la mer l'avaient apparemment délivré de ses fièvres. Mais à son retour, en février 1444, sa mauvaise fortune lui fit subir une tempête et provoqua chez lui des angoisses qu'il exprima en de riches métaphores :

« Avec les larmes aux yeux, je me considérais comme perdu. Par les effets de la stupeur et de la profonde affliction à laquelle j'étais en proie, je restais comme la mer, avec mes lèvres sèches et mes yeux mouillés. L'agitation des eaux faisait fondre mon corps comme du sel qui se dissout ; la violence du déluge annihilait et détruisait entièrement la fermeté qui me soutenait, et mon esprit, jusque-là si décidé, était comme la glace soudainement exposée à la chaleur du mois de juillet ; même maintenant mon cœur est encore troublé et agité comme l'est un poisson retiré de l'eau fraîche » [1572](#).

L'État, de son côté, se désintéresse de plus en plus, aux Temps Modernes, du Golfe et des mers du Sud. À partir de la mainmise des Portugais sur Ormuz au début du XVI^e siècle, les dernières entreprises conduites de ce côté ne seront plus guère que des tentatives ponctuelles

pour y établir un débouché portuaire chargé d'assurer les relations avec l'Iran intérieur. La reconquête d'Ormuz en 1622 ne put être effectuée qu'avec l'aide de navires britanniques, et le commerce de la ville nouvelle fondée immédiatement à Bandar Abbâs sera totalement dominé par les marines européennes. Les entreprises iraniennes contre les Portugais de Mascate, ou contre divers rebelles, ne pourront plus dès lors être conduites qu'avec l'assistance navale des Hollandais, que les Safavides doivent solliciter à plusieurs reprises (1624, 1632, 1639, 1664). En 1717-1718, le refus de celle-ci entraînera la perte des îles de Bahraïn et même de Qechm, à proximité immédiate de la côte irannienne, qui tombent entre les mains des Arabes de l'Oman ¹⁵⁷³. Il y aura encore des contacts politiques plus ou moins éphémères avec l'outre-mer, comme l'ambassade iranienne au Siam en 1685 relatée dans le *Safina-ye Soleïmâni* de Mohammad Rabi. Mais la mer elle-même est alors complètement abandonnée aux navigateurs européens, et déjà aux pirates arabes, bien que l'Iran, sous les derniers Safavides, reste encore une puissance imposante. « Le rapide vaisseau du puissant Châh Soleïmân » sur lequel les ambassadeurs persans s'embarquèrent à Bandar Abbâs le 27 juin de cette année-là, après plusieurs mois d'attente, et de pourparlers pour obtenir un bateau de Sourate, était un navire de l'East India Company, le Bengal Merchant, qui les conduisit à Fort Saint-George, d'où un autre navire de la même compagnie britannique, *l'Annapourna*, affecté à la ligne Madras-Manille, alla les déposer à Mergui (septembre). Le long et difficile voyage de retour, en 1687 et 1688, s'effectua d'abord jusqu'à Bombay sur un bateau marchand de Sourate, puis de là sur un autre bateau indien à commandement anglais, parachevant ainsi la démonstration de l'inexistence d'une quelconque marine safavide ¹⁵⁷⁴.

Ce déclin pose un immense problème d'histoire et de géographie culturelles, encore insuffisamment exploré, et les raisons en demeurent largement énigmatiques. L'attribuer, comme l'a fait un historien considérable du XVIII^e siècle iranien, à la pénétration des Arabes dans les districts côtiers du Golfe sur la rive septentrionale ¹⁵⁷⁵, est prendre évidemment l'effet pour la cause. C'est sur le vide laissé par les Persans que les Arabes ont pu, à partir de cette époque, dominer les côtes et, sauf présence des marines européennes, les eaux du Golfe. Il est par ailleurs

manifeste que l'expansion de celles-ci : portugaise, hollandaise, britannique, beaucoup plus puissamment équipées, y a joué un rôle paralysant, comme celle des Russes en Caspienne. Mais là encore l'explication est très insuffisante. La période moderne et contemporaine a vu prospérer des cultures maritimes autochtones : celle des côtes arabes dans le Golfe, mais aussi celle des Turkmènes en Caspienne (voir plus loin p. 371). Il faut donc chercher des raisons intrinsèques à la civilisation iranienne elle-même. Il ne peut être question d'un quelconque déterminisme physique, comme l'a dit imprudemment, au début du XX^e siècle, un historien de l'Iran trop familier avec la vie quotidienne du pays à son époque :

« On ne peut trouver meilleure illustration de l'influence des conditions physiques sur le caractère que l'invincible répugnance pour la mer que les Persans, qui en sont séparés par des barrières montagneuses, ont toujours montrée » [1576](#).

C'était oublier, de façon inadmissible, tout un glorieux passé. La domination depuis les invasions médiévales, et, sauf courts épisodes, jusqu'aux Qâdjâr inclus (1794-1925), de dynasties d'origines turques et mongoles ; et l'irruption massive sur le plateau iranien de populations issues de la masse continentale asiatique et sans traditions maritimes ; ont sans doute également joué un rôle non négligeable. Mais d'autres voies sont à explorer, comme le développement accentué, avec le Chiisme des Safavides, d'une mentalité religieuse particulièrement rigide qui ne pouvait regarder qu'avec mépris et suspicion les entreprises, jugées peu compatibles avec une vie de piété, qui se déroulaient sur les eaux. On doit constater que la culture maritime iranienne ; antérieure à l'Islam ; ayant réussi à survivre, sur sa lancée, et grâce aux services éminents qu'elle rendait à une société riche et ouverte, pendant les premiers siècles consécutifs à l'islamisation ; ne pouvait cependant que s'étioler peu à peu. Il arriva un moment où, sur des mers envahies par les étrangers, elle renonça à les concurrencer.

LA MARINE DE NÂDER CHÂH [1577](#)

Il y eut, cependant, un ultime sursaut. Le grand souverain, régent depuis 1732, qui, après l'invasion afghane et l'écroulement de la dynastie safavide, fit une dernière fois de l'Iran une force politique majeure et étendit son influence jusque dans le bassin de l'Indus, ne put se désintéresser de la mer et comprit très vite qu'il lui fallait une flotte pour soutenir ses ambitions, notamment dans le Golfe contre les Ottomans et les Arabes. Dès 1733 un certain Latif Khân cherchait à acheter pour lui à Gombroun (Bandar Abbâs) des bateaux européens. À cette époque les autorités persanes n'y possédaient aucun navire. La Compagnie des Indes interdit de leur en vendre, mais deux citoyens anglais désobéirent et vendirent en 1734 une « brigantine » et un autre petit bâtiment. En 1735 Latif Khân achetait deux bateaux à un Arabe. Cette flotte naissante alla attaquer Basra la même année et le pacha ottoman dut réquisitionner deux navires anglais pour défendre la ville, ce qu'il fit avec succès, provoquant la colère de Nâder. L'effort fut poursuivi, avec des bateaux obtenus un peu partout dans le Golfe. Une expédition victorieuse put ainsi être organisée contre Bahraïn en 1736. Mais une autre échoua la même année contre l'Oman, par suite d'une mutinerie des équipages, qui se reproduisit en 1740 et 1741. Les Arabes et Indiens sunnites qui les constituaient refusaient en effet de combattre, sous le commandement de Chiites, d'autres Arabes sunnites [1578](#). L'amiral Mahmoud Taqi Khân n'avait d'ailleurs aucune expérience maritime. Il dut louer deux bâtiments hollandais pour venir à bout des mutins. C'est alors que Nâder, devant ces déboires, et en raison du coût élevé des navires qu'il aurait pu acheter dans l'Inde aux chantiers de Sourate (les plus renommés à l'époque dans les mers du Sud, avec des artisans en grand nombre Parsis), résolut, par un effort gigantesque, tandis qu'il développait une fonderie de canons à Gombroun, de créer à Bouchir, sa nouvelle base navale à l'amont du Golfe, ses propres chantiers. Il n'hésita pas à faire venir pour cela les bois de charpente de la forêt caspienne du Mâzandarân, à travers tout le plateau iranien et les deux grandes chaînes de montagnes bordières. Les paysans réquisitionnés pour le transport moururent en grand nombre d'épuisement [1579](#), mais le bois arriva à destination et la construction d'un très grand navire fut entreprise à Bouchir sous la direction d'un ingénieur flamand nommé La Potterie.

Celui-ci mourut de maladie et le vaisseau ne fut jamais achevé. On le voyait encore au début du XIX^e siècle. Cependant Nâder Châh construisait sa flotte à l'aide d'éléments très variés. En 1742, il achetait quatre navires à Sourate, et un bateau français à Bouchir. L'*imâm* de Mascate lui en donna deux. En 1745 il avait réuni au total trente navires à Gombroun et Bouchir et se proposait de continuer à acheter deux vaisseaux par an à Sourate. Des déserteurs anglais et français de navires ayant touché les ports du Golfe étaient associés aux Bengalis musulmans qui fournissaient le gros des équipages. Parallèlement une entreprise homologue se déroulait en Caspienne, où Nâder Châh avait besoin d'une flotte pour son expédition contre le Daghestan et le ravitaillement de son armée basée à Darband. En 1741 il avait cherché vainement à emprunter dix vaisseaux russes. Un des marchands britanniques qui y naviguaient, John Elton, passa à son service en 1742, à la suite de mésentente avec ses collègues, avec mission de lui en fournir. Il commença par transporter sur son propre navire (lancé à Kazan pour le compte des Britanniques) le riz destiné à l'armée de Darband, puis construisit une frégate de 18 canons (vue à Darband en 1745), tandis que d'autres bâtiments étaient mis en chantier, dont l'un de 23 canons, qui fut achevé, et dont on voyait encore les reliques en 1843 près de Lahidjân [1580](#). En 1745 plusieurs autres bateaux étaient en construction. Elton avait été aidé dans sa tâche par des déserteurs russes. En même temps il entreprenait avec un autre Anglais, Woodroffe, un relevé des côtes sud-orientales de la mer [1581](#).

Est-ce à dire que cet instrument de puissance ait été réellement satisfaisant ? Il faut bien constater qu'il souffrait largement des défauts habituels de ces politiques improvisées. Les équipages étaient très indisciplinés. Lorsque deux navires persans se rendirent à Bombay en 1747, les autorités britanniques de la ville durent prendre des mesures pour les empêcher de vagabonder dans la campagne voisine :

« En raison du fait que les équipages des deux navires de Nâder Châh ont récemment causé beaucoup de troubles aux habitants les plus pauvres, le Président informe le Conseil que pour prévenir les fâcheuses conséquences qui pourraient s'ensuivre, il a donné des ordres pour les

empêcher de sortir des portes de la ville » [1582](#).

Par ailleurs l'inexpérience des cadres était manifeste. L'amiral Mirzâ Mahdi n'avait jamais vu un navire avant sa nomination. C'était un homme de religion, qui fut un peu plus tard chargé par Nâder d'examiner la valeur de la religion chrétienne [1583](#). On ne s'étonnera pas dans ces conditions que les pertes aient été nombreuses. À la mort de Nâder en 1747 plusieurs navires avaient déjà sombré dans des tempêtes. Le reste était d'ailleurs de moins en moins entretenu et efficient. Rien de tout cela ne survécut au fondateur. En 1748 la flotte persane assura encore les relations entre la côte iranienne et Djolfar dans l'Oman. Ensuite on n'en entend plus parler. Moins de deux ans après la mort du grand souverain il semble que l'Iran n'avait plus de vaisseaux en état de naviguer. Niebuhr en 1761 vit encore des restes de navires pourrissant à Bouchir [1584](#). Quant à la flotte de la Caspienne elle disparut avec Elton, assassiné en 1751 par des rebelles [1585](#). La marine de Nâder Châh fut un splendide exemple de ces « fusées » maritimes, si nombreuses dans l'histoire des États musulmans, issues d'une volonté puissante, et qui retombèrent aussi vite lorsque celle-ci vint à faire défaut.

AU TEMPS DES QÂDJÂR

Ce fut bien le dernier effort proprement iranien, lamentable et grandiose, jusqu'au milieu du XX^e siècle. En 1775 Sâdek Khân, frère de Karim Khân Zand qui régnait à Chirâz avec le titre de Régent, entreprit une expédition contre les Turcs de Basra et, marchant lui-même par terre, réussit à se faire accompagner par une flottille de 30 navires provenant de Bouchir et de Bandar Rig. Mais c'étaient exclusivement des bateaux de construction arabe, et montés par des Arabes, appartenant à de petits chefs du Golfe [1586](#). En fait le fond du déclin fut atteint sous la dynastie Qâdjâr (1794-1925), et pour plus d'un siècle l'Iran n'aura plus de vaisseaux, ni même de velléités maritimes. L'officier français Drouville, qui y voyagea en 1812-1813, écrit à propos de la Caspienne, qu'

« on n'y trouve ni marine, ni vaisseaux, ni matelots, la nation ayant une

aversion insurmontable pour la mer [1587](#) ».

Dans le Golfe le diplomate anglais Morier, arrivant en 1811 à Bouchir, écrit que « les Perses n'ont aucun bâtiment, soit de guerre, soit de commerce » [1588](#). Et il ne manquera pas, dans le pittoresque roman qu'il consacrera en 1828 aux aventures d'un ambassadeur persan en Angleterre, de narrer les étonnements de son héros au cours de son voyage maritime de Smyrne à Malte et à Plymouth [1589](#). En 1861 Heinrich Brugsch, qui accompagne une ambassade prussienne, remarque de même à Bouchir que le transport maritime est totalement entre les mains des étrangers : Arabes de la côte orientale de la péninsule pour le cabotage ; Britanniques pour le commerce des Indes et de l'Europe. Oublieux du passé, ce qui est étrange pour un éminent égyptologue, il attribue le fait à une inaptitude manifestée par les Perses à toutes les époques [1590](#). En 1927 encore le médecin autrichien Alfons Gabriel constate avec quelque étonnement que les pêcheurs et gens de mer sont persans à Bandar Abbâs « bien que les Persans par ailleurs n'aiment pas la mer et que ce soient des Arabes qui pratiquent le métier de marin sur les côtes de l'Iran » [1591](#). On pourrait multiplier ces citations, et le thème apparaît comme un *leitmotiv* des observateurs occidentaux. À la vérité il est hautement significatif qu'on ne trouve rien sur la mer dans un abondant recueil consacré aux croyances et coutumes populaires iraniennes [1592](#).

Nâsreddine Châh (1848-1896) eut quelques velléités, passablement ridicules. Vers 1865 il s'était proposé d'acheter trois ou quatre vapeurs destinés au Golfe, qui, commandés par des officiers britanniques avec des équipages arabes et indiens, auraient pu entreprendre sur ces eaux des opérations de police assurément nécessaires. Le projet n'eut pas de suite [1593](#). Quelque quinze ans plus tard, pour accroître le rendement des douanes en réprimant la contrebande, il se décida à faire construire deux bâtiments en Allemagne : le *Persépolis* de 600 tonneaux et 450 CV, armé de quatre canons Krupp de 75 mm, sorti des chantiers de Bremerhaven en 1885, et qui arriva dans le Golfe avec un équipage allemand ; et sur le Karoun supérieur un petit vapeur de 36 tonneaux et 30 CV, le *Suse*, arrivé en pièces et remonté à Mohammerah avant d'être remorqué au-dessus des

rapides d'Ahvâz. George Curzon, futur vice-roi des Indes et chef du *Foreign Office*, nous a laissé un tableau objectif et savoureux des deux navires, qu'il vit en 1889 :

« Le *Persépolis*... était originellement destiné au double but de bombarder les villages de pêcheurs en rébellion ou d'intimider les gouverneurs et cheiks de la région, et de transporter des chargements de dattes ou des pèlerins. Je n'ai pas été informé qu'il ait jamais été utilisé pour ce dernier propos. Mais dans les périodes où il est en condition de naviguer, il transporte le gouverneur de Bouchir, et député de l'Amin-es-Sultan [Premier Ministre] sur le rivage du Golfe, d'un port à l'autre, dépense sa poudre, exerce ses canons, et impressionne la population maritime en saluant de ses 17 bouches à feu chaque fois qu'il arrive honorablement dans un nouveau port ; et de façon générale transmet aux sujets du Châh dans ces régions une idée de l'importance écrasante de leur royal maître. Je vis le *Persépolis* à Lingah, où il était parvenu dans un de ces vagabondages officiels, et eus l'occasion de l'examiner soigneusement. Son équipage était composé de quarante Persans et Arabes, commandés par quatre officiers allemands, qui avaient assimilé l'anglais dans le Golfe. Il avait un mécanicien arabe, après en avoir eu précédemment un allemand. Outre les quatre canons Krupp, il possédait deux vieux tubes de cuivre, à chargement par la bouche, sur le gaillard d'avant, pour les salves de salut ; et un armement de quarante fusils Mauser et d'autant de coutelas. Le navire était dans un état intérieur flambant neuf, et sous les ponts ressemblait davantage à un confortable vapeur de ligne qu'à un bâtiment de guerre ; avec un vaste salon, des cabines confortables, et un bel appartement pour le Gouverneur à la poupe, avec une luxueuse chambre à coucher adjacente, que Son Excellence, cependant, n'occupait pas, préférant coucher sur le plancher conformément aux habitudes nationales. Le *Persépolis* avait été envoyé l'année précédente en cale sèche à Bombay, afin d'être débarrassé des coquillages et bernacles qui s'étaient accumulés sur ses flancs et sa quille, et qui avaient réduit sa vitesse de 8 à 10 nœuds en théorie à 5 en pratique. Déjà, cependant, il était sali de nouveau, et ne pouvait pas faire plus de 7 nœuds ; et son commandant, pour éviter la dépense d'un second voyage à Bombay, cherchait un endroit convenable, soit sur la côte de

Kichm, ou en face sur celle de l'île de Laft, pour l'échouer sur la grève et le gratter et repeindre. Les canons du *Persépolis* n'avaient jamais tiré en état de colère, mais la terreur générale inspirée par les quatre Krupp est si grande que dès qu'il apparaît quelque part toute turbulence cesse en règle absolue, et une insurrection qui couvait à Chahbar avait immédiatement avorté en 1888 » [1594](#).

Quant au Suse, Curzon l'emprunta pour remonter le Karoun d'Ahvâz à Chouchtar, alors chef-lieu de l'Arabistan iranien. Le bateau était

« mis aux ordres du Nizam-es-Sultaneh [gouverneur de l'Arabistan], en principe pour les besoins du commerce, mais il ne servait en réalité à rien d'autre qu'à transporter ce personnage en amont et en aval de la rivière. Son tirant d'eau était trop élevé pour lui permettre d'être utilisé comme bâtiment de charge, excepté lorsque les eaux étaient hautes. Il était piloté et gouverné par des Arabes, mais le mécanicien, un Turc de Bagdad, n'avait jamais été auparavant sur la rivière et se vengeait de son ignorance en donnant des assurances qui auraient excité la jalousie du Mirza [lieutenant du gouverneur, et grand affabulateur]. Il était entendu que nous devions débarquer sans faute à Chouchtar à midi le lendemain du jour où nous aurions levé l'ancre à Ahvâz... Mon itinéraire devait remonter le Gerger [canal artificiel latéral au Karoun], qui en raison de sa plus grande profondeur et de son moindre envasement était à cette époque utilisé comme voie d'accès au chef-lieu. Comment en fin de compte je descendis le Gerger au lieu de le remonter, les circonstances que je vais narrer maintenant suffiront à l'expliquer. Il était six heures et demie après-midi lorsque nous arrivâmes au Bund-i-Kir [restes d'un barrage antique, à mi-parcours, où s'amorce le Gerger] ; et comme le Suse avait déjà pris plus de 18 heures de navigation à vapeur, sans compter 12 heures d'arrêt pendant la nuit, pour atteindre la moitié du trajet, je commençai à douter de jamais arriver à Chouchtar, d'autant plus que le Gerger a un chenal assez hasardeux, et qu'il n'était pas exclu que le *Suse* allât donner sur un banc de sable. L'ingénieur, naturellement, m'assurait que si je restais sur le bateau il me déposerait à Chouchtar le lendemain avant midi. Mais ma crédulité

avait déjà été mise à rude épreuve par ses fréquentes promesses selon lesquelles je devais accomplir le total du voyage en moins de temps que nous n'en avions déjà employé pour la moitié ; et un calcul mathématique simple me montrant qu'aucun ingénieur au monde ne pourrait conduire le Suse à Chouchtar dans le temps requis, je décidai d'abandonner le bateau et de faire le reste du parcours à cheval, en donnant comme instruction au Suse de suivre de son mieux [1595](#) ».

Curzon reprit effectivement le *Suse* pour descendre le Karoun, au voyage de retour. Les deux bateaux avaient au moins le mérite, sinon d'être des foudres de guerre, du moins d'assumer avec une certaine dignité les charges de représentation qui leur étaient dévolues. Il aurait été excessif de porter un tel jugement en ce qui concerne le vaisseau qui à la même époque faisait flotter le pavillon iranien sur la Caspienne. C'était un modeste vapeur à roues, portant le nom prestigieux de *Châh in Châh Nâsreddin*, qui avait été spécialement acquis pour transporter le souverain jusqu'à Astrakhan lors de son premier voyage en Europe en 1873. Après une première expérience, rebutante pour son glorieux possesseur (voir « Aventure de mer. 14 »), il fut rapidement délaissé. Dès la même année un observateur étranger le voyant sur la lagune d'Anzali notait que le yacht royal avait besoin d'un sérieux coup de peinture [1596](#). Il y rouilla mélancoliquement, sans honneur. Lors d'un voyage à Bakou il dut amener rapidement son pavillon devant un tir de semonce des batteries russes, ce qui permettait à George Curzon d'ironiser : « Telle est la majesté du Roi des Rois sur la Caspienne » [1597](#). « *Ex nihilo nihil fuit* », pouvait conclure le même auteur au terme d'un sévère jugement sur la « flotte » iranienne [1598](#). Mozaffareddine Châh, successeur de Nâsreddine, n'eut pas plus d'inclination pour la mer. « Le Shah n'aime pas les traversées. Aussi vient-il toujours en France par terre. Ce fut une surprise pour beaucoup de le voir se décider à aller en Angleterre où il débarquait le 19 août », constataient en 1905 deux journalistes français lors de la troisième cure du souverain à Contrexéville [1599](#). Aucun autre effort maritime ne fut entrepris en Iran avant 1926, lors de l'avènement de Rezâ Châh Pahlavi.

LA CULTURE MARITIME TURKMÈNE

Sur le vide ainsi créé par la carence persane, et face à l'écrasante prépondérance russe, se développa cependant, sur les rives sud-orientales de la Caspienne, une culture maritime originale et autonome, une de ces exceptions qui confirment la règle générale et qui nécessitent une explication particulière. Les bases en étaient anciennes. Dès la période médiévale, les Turcs de Basse-Asie Centrale s'étaient familiarisés avec la mer et ses occasions de richesses. Dans la presqu'île de Seyâh-Kouh (Mangychlak), au X^e siècle déjà, ils s'étaient faits pilliers d'épaves [1600](#). En 1558, près de l'embouchure de l'Oural, un marchand britannique rencontrait un navire monté par 30 bannis qui cherchaient fortune dans la piraterie [1601](#). Au XVIII^e siècle en tout cas l'activité des pirates turkmènes battait son plein [1602](#). Les principaux repaires se trouvaient dans les côtes rocheuses qui entourent la baie de Balkhân (Krasnovodsk), au cap Tcheleken et dans les îles voisines (île Dergân ; îles Ogourtdjoy/Ogourtchinskii). Dans l'intervalle des raids les pirates se faisaient pêcheurs [1603](#). Le capitaine anglais Woodroffe en 1743 y compta 28 bateaux en un endroit, 14 en un autre, 17 ailleurs. Hanway lui-même rencontra un groupe de 7 barques, montées chacune par 10 à 12 personnes. La moitié environ des navires partaient d'ordinaire en raids de pillage sur les côtes du Guilân, du Mâzandarân et du Gorgân, l'autre moitié restant au port pour prévenir une attaque de représailles des Persans contre les familles. En fait les divers projets d'expédition de Nâder Châh, voire de construction d'un fort dominant la baie de Balkhân, envisagés au temps d'Elton, restèrent sans suite [1604](#).

Les Russes seuls purent mettre un terme à la piraterie turkmène, encore active en 1825 [1605](#), par leur établissement dans l'île d'Achourâda à partir de 1837, près de Krasnovodsk en 1869, et à Tchykychlar en 1871. Les pillages disparaissent à peu près complètement dans la seconde moitié du siècle, dès avant la conquête du Turkmenistan, qui date seulement de 1885, et même si on en signale çà et là des réapparitions lorsque l'autorité russe venait à faiblir (ainsi encore en 1904 sur la côte caucasienne du Daghestan, à l'occasion de la guerre russo-japonaise [1606](#)). Les Turkmènes dès lors se réorientèrent peu à peu vers des activités maritimes pacifiques. En 1825

déjà un petit chef de clan de Tcheleken, établi dans l'île Ogourtchinskii, qui se considérait comme protégé russe, faisait le commerce du naphte (qui jaillit dans la région) et du sel, et accueillait des barques de Bakou ou d'Astrakhan qui venaient en contrebande lui acheter ce naphte (bien meilleur marché que celui de Bakou, et dont l'achat par les sujets russes était pour cette raison prohibé). D'autres bateaux venaient des côtes iraniennes (Anzali au Guilân, Mâzandarân, Astarâbâd). Ces Turkmènes avaient des barques très longues (*kirdchim*) à un mât et grande voile unique, à postes de rameurs non fixes, qui manœuvraient avec beaucoup de souplesse dans les eaux côtières. On notait leur talent dans l'usage de la voile, un seul et même homme assurant parfois en même temps celui-ci et le maniement du gouvernail. Il y avait en outre des barques de haute mer à deux voiles, qui étaient construites sur les côtes boisées du Mâzandarân persan ¹⁶⁰⁷. Les horizons commerciaux des Turkmènes s'étendirent peu à peu. En 1835 ils vendaient déjà aux Russes le produit de leur pêche, et le duvet des oiseaux aquatiques ¹⁶⁰⁸. Surtout ils acquirent bientôt un quasi-monopole du cabotage sur les côtes iraniennes ¹⁶⁰⁹, sur leurs navires appelés par les Persans *keredji-ye torkomâni*, ou encore simplement *naw* (« bateau »), embarcations bien décrites, à fond voûté, comportant une grande voile triangulaire, un foc et une voile carrée, dont la capacité pouvait atteindre environ 80 tonneaux, la longueur 25 mètres pour 4 à 5 de large, et dont l'équipage comptait généralement 8 personnes. Cette activité battait son plein au début du XX^e siècle. Les principaux ports d'attache étaient alors Gomichân, où il y avait encore en 1920 une quarantaine de ces navires, et Bandar Châh. Les Turkmènes n'hésitaient pas à se lancer également en haute mer, important de Russie pétrole, sucre, exportant riz et charbon de bois du Guilân. Le trafic de cabotage consistait surtout en sel et huile de coton provenant des steppes turkmènes iraniennes (Torkomân Sahara), en échange de riz, de bois et de chanvre chargés à Anzali. D'autres *keredji* plus petits, à fond plat, assuraient le transbordement vers les petits ports du littoral, et sur la lagune (*mordâb* = « eau morte ») d'Anzali, vers Pir Bâzâr, où leur nombre atteignait près de 4 000.

Cette orientation particulière des Turkmènes vers la mer, contrastant avec l'inaptitude maritime des Persans et des autres Iraniens des provinces caspiennes, pose un intéressant problème culturel ¹⁶¹⁰. Il faut certainement

y voir l'effet des structures démographiques et sociales propres aux Turkmènes, dont l'excédent de population, dans un environnement subaride et un contexte de ressources limitées, était contraint de chercher de ce côté un débouché, que le continent ne pouvait offrir, pour toutes sortes d'appauvris et d'exclus de la société nomade (les « bannis » de Jenkinson). Sans doute les mécanismes de transmission de la propriété pastorale inhérents à la société turkmène (haut prix d'achat des femmes ; héritage tout entier réservé au dernier enfant mâle, ou « ultimo-géniture » [1611](#) y ont-ils été favorables, en multipliant le nombre de ceux qui étaient ainsi contraints de s'éloigner pour aller chercher fortune. La culture maritime turkmène a été, comme d'autres, celle d'exclus, de marginalisés, échappant à l'emprise de la société islamique régulière.

AVENTURES DE MER. 12-14. RÉPULSIONS IRANIENNES

Les récits qui suivent illustreront à quel point les Persans du XIX^e siècle répugnaient profondément, quelle que fût leur condition, à se risquer sur les eaux. Des princes partant pour l'exil au souverain encore omnipotent, mais déjà soucieux de modernisme, en passant par le mystique fondateur d'une nouvelle foi, l'attitude ne varie guère. Les réactions, avec des nuances, sont finalement très semblables. Jamais sans doute une société dans son ensemble ne fut plus éloignée de la mer.

12. LE PRINCE ET LES MATELOTS CANNIBALES

Lorsque mourut Fath 'Ali Châh, le 23 octobre 1834, la compétition pour le trône de l'Iran fut vive entre ses fils, apanagés et pratiquement indépendants dans leurs provinces : le *Zell-os-Soltân*, gouverneur de Téhéran, et le *Farmân Farmâ*, gouverneur de Chirâz et du Fârs, contestèrent successivement l'accession au pouvoir de l'héritier légitime Mohammad Mirzâ, gouverneur de l'Azerbaïdjan, qui ne put s'imposer qu'après une campagne militaire en deux temps. Le *Farmân Farmâ*, vaincu et capturé, mourut bientôt en prison à Téhéran. Ses enfants, qui pour la plupart étaient à la tête de districts de la province paternelle, purent s'échapper, et leur père, plus ou moins protégé et client de la Grande-

Bretagne, puissance déjà largement prédominante dans le Golfe, avait pu, avant de mourir, leur recommander d'aller solliciter sa médiation, sinon son intervention, en leur faveur, et pour sa propre délivrance. Ils réussirent à passer en territoire ottoman, et, par Damas, l'aîné d'entre eux, Rezâ Kouli Mirzâ, avec ses deux frères plus jeunes, Nadjaf Kouli Mirzâ et Timour Mirzâ, gagna Beyrouth, pour s'y embarquer, le 11 avril 1836, sur un vapeur anglais à roues. Nadjaf Kouli tint un journal de leur voyage par mer et de leur visite en Angleterre pendant l'été de 1836, ainsi que de leur retour par terre à travers l'Europe et jusqu'à Bagdad, où le gouvernement britannique, soucieux d'éviter toutes complications avec le nouveau Châh, finit par leur procurer une résidence, avec l'accord et sous la surveillance du gouvernement ottoman. Le texte du récit fut traduit en anglais par leur interprète Assad Y. Kayat, chrétien syrien d'Alep, et imprimé à Londres à petit nombre « pour circulation privée¹⁶¹² », sous les auspices de Sir Gore Ouseley, orientaliste notoire, qui avait été ambassadeur à Téhéran. Nadjaf Kouli, « lettré de renom en Persan et en Arabe, excellent poète et consulté comme un oracle sur de nombreux sujets, particulièrement curieux de littérature ¹⁶¹³ », étant, suivant les mots du traducteur, « une personne de caractère intellectuel, un poète et un observateur ¹⁶¹⁴ », tandis que ses frères nous paraissent avoir été plutôt des administrateurs et des guerriers, en avait été tout naturellement le rédacteur. Son texte est un remarquable document sur la vision que les trois princes Qâdjâr, qui sortaient de leur pays pour la première fois, eurent de l'Occident, aussi bien en Angleterre qu'au cours du voyage de retour. Mais il n'est pas moins utile à notre propos, en nous donnant les réactions de ces grands seigneurs raffinés, mais d'une éducation encore toute traditionnelle, et cependant déjà curieux, avides de progrès et de connaissances sur le monde, devant un élément si nouveau pour eux : réactions où se mêlent, et nonobstant les misères habituelles du voyage maritime, l'admiration et la frayeur, les descriptions précises et l'étonnement devant l'insolite, et la permanence du mystère.

Le premier souci de nos princes, dès qu'ils furent montés à bord, fut de visiter à fond le navire, objet d'admiration évidente :

« Le bateau à vapeur est une des plus extraordinaires inventions au

monde, qui fut créée par les hommes avisés de ce temps dans le Nouveau Monde et ensuite adoptée par les différentes nations de l'Europe » [1615](#).

Ceci nous vaut une description détaillée et fort précise, avec des données sur la vitesse, l'approvisionnement en charbon, le fonctionnement, la manœuvre, etc., visiblement recueillies à la meilleure source, de la bouche du capitaine [1616](#). L'intérêt des passagers était manifestement éveillé. Mais très vite après le départ apparaissent des considérations d'un autre ordre :

« Un peu après le coucher du soleil, nous vîmes la fumée monter dans le ciel, et le vaisseau quitta le port, et notre constitution fut immédiatement dérangée, et vomir devint notre seule occupation. Chacun de nous fut ainsi affecté, en dépit de nos efforts, et nous fûmes contraints de nous réfugier en bas çà et là, ne sachant plus rien du monde, ni si nous étions morts ou vivants ; nos serviteurs tombaient les uns sur les autres comme des hommes morts. À la nuit, nous ne savions pas ce qu'il adviendrait de nous au matin.

« Le lendemain nous ouvrîmes un peu les yeux ; le bruit des roues et la vitesse du mouvement du navire nous plongeaient dans une profonde stupéfaction. À midi le médecin anglais du bord nous donna à boire une sorte de remède, grâce auquel nous nous sentîmes un peu mieux, mais bientôt nous nous effondrâmes encore. Nous ne pouvions nous tenir assis, et pensions ne pouvoir survivre. Vers la fin du jour, le capitaine descendit nous voir dans la cabine, avec la carte à la main. Après quelques calculs, il nous montra l'endroit où se trouvait le navire, ce qui était au tiers de la distance vers Alexandrie. Ils déterminent cela en observant le soleil avec un télescope. Pendant la nuit encore nous ne nous trouvâmes pas mieux.

« [Le 13] le vent fut si favorable que le bateau marchait aussi vite qu'il était possible. À midi le capitaine observa le soleil, fit ses calculs et nous informa qu'il ne nous restait que cinquante milles avant d'arriver à Alexandrie, mais que, comme nous arriverions une heure après le coucher du soleil, et en raison des nombreux rochers qu'on trouve dans la rade,

l'obscurité ne nous permettrait pas d'entrer sans risque, et qu'il serait obligé de rester à l'ancre en un autre endroit près de la côte de l'Égypte, de façon à entrer au matin dans le port d'Alexandrie, où il resterait 24 heures, et partirait alors pour Malte, qui est le premier endroit où nous nous trouverions en terre britannique. Nous lui dîmes que toute l'autorité était entre ses mains. Nous avançâmes ainsi tout le jour jusqu'à une heure avant le coucher du soleil, moment où nous découvrîmes la terre d'Égypte, et vîmes quelques constructions. Une heure après le coucher du soleil, nous jetâmes l'ancre près de la ville, où nous passâmes la nuit. Là nous pûmes monter sur le pont pour un court instant, et nous amusâmes un petit peu en voyant les hommes occupés à l'ancre, et ce qu'ils préparaient et arrangeaient dans les machines. Nous eûmes un peu de repos pendant la nuit » [1617](#).

Le lendemain le navire entre à Alexandrie, ce qui nous vaut un commentaire détaillé et précis de l'accès au port, et du rôle et de l'activité des pilotes, fonction inconnue dans le Golfe et nouvelle pour nos voyageurs. L'escale est limitée à moins de 24 heures et les passagers ne débarquent pas, se bornant à observer de loin la foule, nombreuse sur le rivage. Le trajet d'Alexandrie à Malte, qui suit, va être mouvementé. Après les tourments du mal de mer, voici les frayeurs de la tempête, dont les dangers ne le cèdent apparemment en rien à ceux qu'avaient encourus Ibn Djobaïr (voir p. 69 *sqq*) et Al-Tamgroutî (p. 231 *sqq*). Un élément nouveau va cependant être introduit par la marche à la vapeur et les contraintes de l'approvisionnement en charbon.

« [Le matin du 15], le vaisseau ayant allumé son feu, et un pilote étant monté à bord pour le faire sortir du port, l'ancre fut levée et nous prîmes la direction de Malte. Quand nous fûmes sortis du port, le pilote retourna à la côte dans sa barque, et nous restâmes sur la mer. Le vent devint peu à peu contraire, les vagues battaient incessamment la proue du navire, et celui-ci traversait montagne après montagne comme si nous étions au fort d'une tempête, tandis que nous étions comme anéantis, et privés de sens. Pour

moi, en sus de ma faiblesse due à mes souffrances passées, je vomissais sans cesse, et n'avais pas une seconde de repos. Mon état était pire que celui de mes frères. À chaque instant la tempête gagnait en violence ; tant qu'elle atteignit un tel point [à ce moment le traducteur insère une note, destinée à tempérer quelque peu l'impression : « Le Prince n'étant pas accoutumé à la mer (comme il me confia que c'était son premier passage sur un bateau) appelait le moindre vent tempête ou typhon, et me questionnait sur le vent près de cinquante fois par jour, bien que je ne fusse guère meilleur marin qu'ils ne l'étaient ; ils souffraient beaucoup ».] que nous abandonnâmes tous nos âmes et prononcèrent les deux Confessions, nous attendant à être noyés dans les eaux, et pensant que nous étions maintenant parvenus à la fin de nos existences. Les aubes faisaient un bruit épouvantable, et les vagues précipitaient leur eau dans le navire, et les matelots étaient occupés à la pomper. Ceci continua jusqu'à la chute du jour, après quoi le vent s'affaiblit graduellement, jusqu'à la fin de la nuit.

« [Le 16], à l'aurore, le vent se dressa à nouveau contre nous, et les vagues de la mer obstinée s'élevaient incessamment l'une après l'autre, et nous nous écroulâmes encore, souffrant, attendant à chaque minute une nouvelle mort, et de périr d'une façon que nous n'avions pas prévue. À chaque occasion le capitaine venait nous offrir ses services. En fait ce jour-là nous étions dans un état pire que jamais. Sur le soir le vent se calma quelque peu.

« [Le 17], les vents furent encore contraires, et plus forts que jamais, et devinrent un véritable ouragan ; le bateau n'avancait pas ; nous n'avions aucun repos ; car pendant les jours et nuits précédents nous n'avions pas avalé une bouchée de nourriture, à l'exception de la bouillie [*arrow-root*] que les serviteurs nous mettaient dans la bouche à la cuiller. Au soir, vers le coucher du soleil, quelques hommes d'équipage vinrent dans la cabine où nous étions et fermèrent les fenêtres qui jusque-là avaient évacué le mauvais air ; ils les clouèrent soigneusement. Voyant ce qui se faisaient, nous abandonnâmes toute espérance de vie, et demandâmes quels nouveaux signes de danger étaient apparus, qui justifiaient de telles précautions. La réponse fut : « Nous avons des indices qui nous donnent à penser qu'il y aura une tempête dans les douze heures qui viennent, et pour empêcher son fracas de parvenir à vos oreilles, et l'eau de pénétrer dans

vosre cabine, nous avons condamné les fenêtres ; vous pouvez maintenant attendre l'ouragan, et prier Dieu pour être délivré de cette mauvaise fortune ».

Matin de Dieu ! Quelles nouvelles ! À les entendre, nos cœurs tremblèrent, et nous fûmes terrifiés au-delà de toute description. Après le peu qui s'était déjà passé, et que le capitaine et l'équipage considéraient comme insignifiant, de quelle plus grande importance ne devons-nous pas considérer ces nouvelles, puisque nous voyions le capitaine lui-même s'alarmer ! On peut concevoir dans quel état nous nous trouvâmes lorsqu'on nous dit que la tourmente approchait ; nous remîmes nos âmes à Dieu, et commençâmes à implorer son pardon, attendant l'ouragan à chaque instant. [Suit la découverte du baromètre.] L'objet qui apporte les signes du changement de temps et de la tempête est une baguette de verre trouée et fixée dans un morceau de bois. Dans le verre il y a une certaine quantité de mercure, et des lignes y sont gravées qui indiquent l'état du temps selon que le mercure monte ou descend ; en bref, nos vies semblaient être dans ce verre. Le vent se renforça, et le vaisseau commença à lutter avec les vagues. Le capitaine vint sur le pont, et les matelots étaient tous occupés dans le navire, attachant fortement les cordages, et protégeant les sabords. Le vent continua à croître, et toutes les vagues de la Mer Occidentale s'élevaient comme des montagnes avec un fracas ininterrompu, jusqu'aussi haut que Jupiter. Nous étions si misérables que nous perdions tout espoir. Quelquefois nous voyions le navire élevé jusqu'au septième ciel, et quelquefois plongé dans la septième terre, ou sur les épaules du bœuf de la terre ¹⁶¹⁸. Quelquefois nos pieds étaient en haut, et notre tête en bas. À tout instant nous nous attendions à être offerts en sacrifice aux créatures qui vivent dans la mer. Nos os, à force d'être secoués, étaient près d'être brisés. Le flot et les vagues portaient le navire si haut qu'on pouvait dire que le Créateur du monde envoyait d'en haut un fléau sur les habitants de la terre, et que les cieux étaient descendus, ou encore : « La nuit est sombre, les vagues sont terribles, le fond de la mer s'ouvre tout grand, et comment ceux qui vivent sur le rivage peuvent-ils connaître notre condition » ? La cabine de Timour Mirzâ était proche des fenêtres, et quand la tempête arriva, l'eau de l'ouragan enfonça la fenêtre, de telle sorte que l'eau inonda son lit. Le capitaine et les hommes descendirent, et fermèrent les fenêtres, et évacuèrent l'eau. En voyant cela, nos cœurs abandonnèrent nos âmes, et nous attendîmes notre destin. Bien

qu'une grande tempête fît rage, tous les hommes du bord étaient silencieux, comme s'ils étaient morts, et en même temps accomplissaient tous leurs tâches, grimpant aux mâts ; et le capitaine faisait en temps voulu tout ce qui était nécessaire, appelant les hommes à leur travail, et faisant tout au mieux de ses capacités. En ce temps de danger ils donnaient les ordres avec un sifflet, qui indiquait tout ce qui avait à être fait ; certes, la plus merveilleuse chose que je vis fut que, simplement par le moyen de ce signal, ils allaient à leur travail et en parfait silence. L'ouragan s'enfla encore, et à chaque instant les vagues s'élevaient, et le vaisseau était entièrement occupé à affronter la succession des vagues. Au matin il nous vint à l'esprit que nous avions en notre possession un peu de la sainte poussière de la tombe du Seigneur des Martyrs ¹⁶¹⁹. Je fis venir quatre hommes de l'équipage pour me transporter sur le pont, afin que je pusse faire quelque chose pour arrêter la tempête. Après que j'eusse été transporté sur le pont, je vis de mes propres yeux le déferlement des vagues (Dieu me protège ! Quelles vagues !), plus hautes que le mât, semblant prêtes à tomber sur le navire, et à le retourner. Les hommes pompaient l'eau. C'était comme le temps de la résurrection, dont je ne peux décrire la moindre part. Je fermai les yeux et jetai un peu de la sainte poussière dans la mer, qui en un moment devint beaucoup plus calme, la tempête étant diminuée de plus de moitié. Grâce à Dieu, la bénédiction du Seigneur des Martyrs causa tout ce changement. [Le 18], dans l'après-midi les vagues s'atténuaient, mais le vent restait contraire, et nous n'étions pas encore assurés de survivre.

« [Le 19], le vent se renforça à nouveau, et les vagues commencèrent à s'élever, en sorte que nous commençâmes à souffrir encore de l'ouragan ; de tout notre souffle, nous priâmes le Très Miséricordieux de nous délivrer ; et soudainement nous nous sentîmes en repos, le vaisseau devint stable, et nous nous réjouîmes ; le vent était devenu favorable, et ceci régularisait le mouvement du navire, et causait stabilité et calme. À un moment cependant nous remarquâmes que notre vaisseau n'avancait plus du tout. Nous en demandâmes la raison ; on nous répondit que le charbon du navire était épuisé. Ces mauvaises nouvelles multiplièrent par mille la détresse que nous avait apportée la tempête. Pleins de terreur, nous fîmes chercher le capitaine, demandant : « Dites-nous, nous vous en prions, comment,

vraiment, n'y a-t-il plus de charbon ? quelle est la vérité ? que se passe-t-il » ? Le capitaine répondit : « Oui, le charbon que nous avons pris à Alexandrie aurait dû durer dix jours, et la distance du trajet n'excède pas sept jours ; mais comme ce charbon n'était pas de bonne qualité, et en raison des vents contraires que nous avons eus, le charbon est totalement brûlé et le vaisseau reste sans mouvement ». Alors je lui demandai à quelle distance nous étions de notre but, l'île de Malte ? Il répondit : « D'Alexandrie à Malte il y a 820 milles, nous en avons fait 600, il en reste 220 ». Je dis : « Puisse la poussière recouvrir votre tête, quel remède allez-vous trouver » ? Il dit : « Il n'y a pas de remède, à moins que le vent ne devienne favorable, et alors nous pourrions continuer notre route, partie avec l'aide du vent, et partie en brûlant les objets de bois qui sont à bord. Il nous reste un petit stock de charbon, que nous utiliserons quand nous arriverons près de la côte, et grâce auquel nous pourrions entrer dans le port ». Je lui demandai quelle quantité de bois il y avait ? « Pour 10 milles de trajet », répondit-il. Alors je demandai : « Si le vent est favorable, combien de milles le vapeur peut-il faire à l'heure » ? Il répondit : « Les vapeurs n'ont qu'un petit appareil de mâts et de voiles, le navire pourrait faire trois ou quatre milles par jour ». « Que dites-vous, m'écriai-je, puisse votre maison être détruite ! Selon votre compte, il nous faudra plus de quatre mois pour arriver à Malte » ! [En réalité le compte du capitaine aurait donné environ deux mois, mais le prince est évidemment abusé par ses frayeurs.] Il dit : « C'est la première fois qu'une telle chose m'arrive, et il y a quarante ans que la navigation à vapeur a été inventée, et rien de semblable n'est jamais arrivé à aucun capitaine, et à moins que de nous fier au Tout-Puissant, il n'y a pas de remède ». Tous ceux qui étaient à bord commencèrent à parler sur ce sujet, et, en grande détresse, se remettaient à la miséricorde du Très-Haut. Le capitaine fit un recensement des provisions qui se trouvaient à bord ; on trouva du pain pour vingt jours, et de l'eau douce pour quinze. Il fut alors réglé que chacun recevrait 45 drachmes ¹⁶²⁰ d'eau, et 75 drachmes de pain, et pas davantage, par jour, jusqu'à ce qu'on pût apprécier la situation. Nous demandâmes au capitaine s'il n'était pas probable qu'un navire vînt à passer près de nous. Il répondit : « Cela n'est pas à espérer, car tous les navires marchands sur cette mer bordent les côtes, de façon à être près des lieux habités et, au cas où ils viendraient à être à court de vivres, à pouvoir toucher terre en quelque

endroit et prendre des rafraîchissements ; la navigation hauturière, dans cette mer occidentale, est pratiquée seulement par les bateaux à vapeur, car ils sont sûrs d'arriver à temps à leur destination ». Cet exposé nous donna des motifs supplémentaires de crainte. Nous demandâmes une carte du monde, afin de pouvoir préciser où nous étions. C'était à 200 milles de Malte, et 200 milles de Smyrne, ville de l'Empire Ottoman, et encore 200 milles de Zante, une île des Grecs ; et en dehors d'elles il n'y avait aucune côte proche de l'endroit où nous nous trouvions. En bref, nous ne savions pas comment tout cela finirait.

« Notre vaisseau de feu, le Tartare [1621](#) de la mer, devint maintenant comme un âne affaibli, et les hommes d'équipage, qui avaient mangé le pain et l'eau [le vin] de l'Europe, qui les avait rendus si vigoureux, ne pouvaient rien faire dans cette extraordinaire situation. Et nous, de par notre anxiété d'arriver à terre, et d'être en compagnie de gens qui ne connaissaient pas notre langue (ainsi par exemple si nous demandions une chaise on nous apportait des espars, et au lieu de pain un oreiller), et de crainte de la tempête, et par suite du bruit des vagues, nous n'avions pas un instant de repos. Nos os criaient hélas ! Pour ce tourment il n'y a pas de remède ; nos yeux scrutaient vainement la mer dans l'espoir d'y voir passer un navire, et nos pensées étaient sans repos, sauf à nous confier à la pitié de Celui qui prend soin de nous. Nous vomissions tout le temps.

« [Du 19 au 22] nous fûmes très affaiblis. C'était le mois de Moharem, et, empêchés par notre situation de passer le seuil des plus illustres des fils d'Adam, et particulièrement le Seigneur, le prince des martyrs [1622](#), et éloignés des lieux saints, affligés d'un mal qui n'avait pas de remède, au milieu d'une mer qui paraissait sans bornes, l'état de ma santé étant mauvais, les souffrances de mes frères très grandes, et sans espoir d'être sauvés, nous tombâmes au dernier degré de la misère. Dans ces circonstances, du fond de mon cœur j'implorais la miséricorde, et obtenais quelque repos. Bientôt après nous allâmes dormir ; des conversations de membres de l'équipage vinrent à nos oreilles, et certains d'entre eux allèrent sur le pont avec des lunettes à la main, regardant de tous les côtés de la Mer Occidentale. Nous demandâmes quelles étaient les nouvelles ? Ils dirent : « On voit quelque chose de noir dans le lointain. Peut-être est-ce un navire » ? Je dis : « Si c'est un navire... Oh ! Puisse-t-il se rapprocher de

nous ! A-t-il les pierres à feu [du charbon] ? Si il en a, en a-t-il assez pour lui-même et en même temps pour nous en donner un peu » ? Troublé par ces pensées, je ne prêtai aucune attention aux rumeurs, et allai dormir. Mais bientôt je remarquai que les conversations des gens devenaient de plus en plus animées, et qu'ils marchaient tout autour du navire avec leurs lorgnettes à la main. À la fin je m' impatientai, et dis : « Ce peut être un vaisseau, et le Dieu Tout-Puissant l'a envoyé pour notre délivrance, ou pour porter des nouvelles de notre situation vers quelque endroit proche ». Maintenant nous avons des motifs de réflexion ; j'appelai donc deux hommes de l'équipage, qui me portèrent sur le pont. Bien que sur mer on puisse voir des vaisseaux jusqu'à une distance de dix milles, même en regardant fixement de tous mes yeux, je ne pouvais rien voir. Je pris la lorgnette dans ma main, regardai précisément, et vis quelque chose de noir, comme un chapeau [le bonnet noir pointu que portaient alors les Persans]. Le capitaine monta au mât avec sa lorgnette pour voir dans quelle direction se déplaçait le navire. Avec le peu de charbon qui lui restait, il ordonna de presser la vapeur, et immédiatement notre vaisseau marcha au Nord-Est vers le vaisseau. On jeta une grande quantité de charbon dans la chaudière ; les roues se mirent à tourner, et le vent était favorable, de sorte que nous marchions très vite. Après avoir parcouru une certaine distance, et encore très loin du but, on chargea un canon avec beaucoup de poudre et l'on fit feu.

« Immédiatement après le capitaine ordonna de baisser les voiles, et fit hisser un pavillon rouge au sommet du mât. Aussitôt que le pavillon fut en haut, nous constatâmes que nous étions beaucoup plus près de l'objet noir. Je demandai au capitaine à quoi servait le pavillon ? Il répondit : « À l'information de l'autre bateau ; nous avons fait feu du canon pour qu'à ce bruit il tourne son regard vers nous ; puis nous avons hissé ce pavillon rouge qui est un signal de détresse, pour lui demander de venir à notre aide ; maintenant, si ce bateau est un Anglais, ou si c'est un ami, il va se porter vers nous ». Le capitaine regarda dans la lorgnette, et nous informa que le navire arborait le drapeau anglais. Aussitôt que notre capitaine eut constaté qu'il avait les couleurs britanniques, il ordonna d'amener le pavillon de détresse. Quatre autres pavillons furent hissés, chacun de couleurs différentes, joints l'un à l'autre. Nous demandâmes ce qu'ils signifiaient ? Il

dit : « Chaque pavillon signifie une partie d'un mot, et tous combinés font le nom de " *l'Africain* " [c'était le nom du navire], ainsi l'autre bateau va connaître notre nom, et comme nous sommes un navire du roi, va venir à nous ». Après cela le capitaine regarda encore dans la lorgnette, et enleva son chapeau en se réjouissant et dit : « C'est un bâtiment du roi. C'est le *Spitfire* venant de Malte et allant à Corfou en mission officielle, pour porter les lettres du gouvernement, et prendre et apporter des nouvelles ». Le capitaine regarda encore et dit : « Tenez, il dit qu'il vient à nous ». Maintenant, à ces divines nouvelles, nous étions si joyeux que je ne peux le décrire par ma plume. Nous adorâmes Dieu le Seigneur, pour ce soulagement après un tel danger. Pour achever de nous satisfaire, nous demandâmes au capitaine de nous expliquer comment il pouvait, à une telle distance, déterminer le nom du navire, et être assuré qu'il venait vers nous. Le capitaine d'abord nous montra des livres qui contiennent les noms de tous les navires de guerre, et de tous les vapeurs qui appartiennent à l'Empire anglais, avec leurs pavillons, et des silhouettes des bateaux eux-mêmes, en tout 700 grands bâtiments. Dans un autre livre également il nous montra des milliers de pavillons, qui correspondent tous à un mot, et font une sorte de dictionnaire de leur langage, par lequel ils peuvent se parler l'un l'autre à la mer, de façon à se comprendre mutuellement. Plus surprenants encore étaient d'autres livres qui contenaient des signaux émis par le moyen de lanternes, qui permettent de parler de nuit ; en fait ce langage si utile était ce qui avait fait connaître notre situation, et obtenu notre délivrance. Tandis que nous étions à nous émerveiller de cette aventure, le vaisseau arriva comme un lion, rugissant de ses roues, qui laissaient un large sillon dans la mer, et nous empêchant par ce bruit de nous entendre l'un l'autre. Quand il apparut devant nous, notre propre bâtiment sembla soudain très petit, et nous craignîmes le pire en redoutant de ne pas obtenir de charbon, et cependant nous stationnâmes devant lui, demandant assistance. Les deux grands vaisseaux stoppèrent, et les deux capitaines vinrent sur le pont, échangeant les compliments d'usage. Notre capitaine parla du manque de charbon dans son bateau. L'autre capitaine répliqua : « Je peux vous donner autant de charbon que vous désirez ». Cette réponse nous combla d'aise. Que Dieu le très bienveillant soit remercié ! Lui qui nous a envoyé à ce moment un navire pour nous aider et nous assister, et nous procurer une provision de charbon : « Que chaque

cœur et chaque bouche le remercient, lui qui a jeté son regard sur nous en ces jours de détresse » ! Les deux vaisseaux stationnèrent tout près l'un de l'autre et leurs barques reçurent l'ordre de transporter le charbon. L'autre capitaine fut informé de notre identité ; et que nous nous rendions auprès du gouvernement anglais. Il vint dans son canot pour nous voir, et s'arrêta sur le flanc de notre navire, et exprima son amitié et ses bons vœux. Nous lui manifestâmes aussi notre amitié et lui demandâmes de monter à bord ; il répondit : « Dieu me pardonne. Si notre vaisseau vous touche seulement, c'est-à-dire, si une seule personne de notre bord vient à toucher l'un de vous, alors tous les hommes du Spitfire devront, à Malte ou en tout autre endroit de l'Europe, faire quarante jours de " quarantaine " ; personne ne peut être en contact avec vous, vous êtes maintenant en " quarantaine " ». Après les compliments échangés, nous lui demandâmes quelles nouvelles il pouvait nous donner d'Europe. Il nous envoya alors en présent quelques fruits frais, et d'autres nourritures ; qu'il jeta par-dessus notre bord, sans venir au contact de personne... Nous trouvâmes, parmi les fruits que le capitaine nous envoyait, une nouvelle sorte de fruits que nous n'avions jamais vu auparavant, très doux au toucher, de couleur rouge comme celle de la cerise, aux graines très tendres ; ils sont de goût très doux, on les mange avec du sucre en poudre ; ils les appellent « fraises ». Après que la quantité requise de charbon eut été transportée à bord, chacun des capitaines ordonna de réallumer les feux pour le départ. Tous à bord des deux navires se dressaient en agitant leurs chapeaux dans leurs mains, et se souhaitaient mutuellement bon voyage. En un très court laps de temps nous nous perdîmes l'un l'autre de vue. Bien que le vent continuât à être contraire, nous faisions 5 à 6 milles à l'heure. En ce jour, grâce à Dieu ! nous devînmes parfaitement heureux et pleins de joie. Nous avons un excellent appétit, et nous eûmes envie de quelque bon poisson, et nous demandâmes au capitaine s'il ne pourrait pas nous en attraper un peu. Il nous répondit qu'il n'était pas possible de pêcher pendant la marche du navire, mais, dit-il, « je vais vous fournir du poisson que vous ne pourrez pas distinguer du poisson frais, et qui sera peut-être même plus délicieux ». Il fit apporter quelques boîtes qui étaient soigneusement fermées, et en ouvrit deux, d'où il prit quelque dix ou quinze poissons qui nous parurent aussi frais que s'ils venaient juste d'être pêchés, et des autres boîtes il fit extraire du mouton, qui semblait aussi parfaitement frais. Il dit : « Ce

poisson est vieux de deux ans, et le mouton de quatre. Les vaisseaux de guerre anglais qui naviguent dans la Grande Mer, et dans le Nouveau Monde, et qui pendant une année ne voient ni ne touchent de terre, emportent avec eux cette chair, qui est préparée par quelque procédé chimique, et qui est alors mise dans des boîtes qui sont hermétiquement fermées, de telle sorte que l'air ne puisse pas les corrompre, et de cette façon elle reste aussi fraîche que dans son état d'origine, et est consommée comme si elle était fraîche. Il y a aussi sur ce vaisseau de la viande qui est vieille de vingt ans, et qui est aussi fraîche que si elle venait d'être tuée ». Nous fûmes très étonnés de cette description, et nous ordonnâmes à notre cuisinier de venir, et lui donnâmes de ce poisson à laver et à cuire. Quand on l'apporta au dîner, nous le trouvâmes meilleur que tout autre poisson que nous eussions jamais mangé. Nous demandâmes quelle sorte de poisson c'était. Ils répondirent que cette espèce de poisson est trouvée seulement dans la Mer Occidentale, et qu'on l'appelle « Sultan Ibrahim » (?). Après notre repas nous eûmes une bonne nuit de repos.

« [Le 24], à deux heures de l'après-midi, la terre et le rivage de Malte commencèrent à apparaître. Chacun cherchait une lorgnette, tout en joie. Peu après, nous arrivâmes en vue de quelques vaisseaux ; le capitaine regarda dans sa lorgnette et dit : « Ce sont les vaisseaux du Roi d'Angleterre, qui sont sous le commandement de l'amiral Sir Joshua Rowley. Cet amiral surveille la mer Blanche [« la Méditerranée » en turc ; les princes Qâdjâr sont des Turcs d'Iran], et commande la mer de Grèce, de Malte, Alexandrie et Constantinople, et les mers autrichiennes et italiennes ; c'est-à-dire qu'il protège ces mers. Ces vaisseaux viennent de Malte, et font maintenant voile nous ne savons vers quelle destination ». Ces vaisseaux sont au nombre de sept, tous bâtiments de ligne ; mais celui qui est en tête, le vaisseau amiral, qui est appelé *Caledonia*, les yeux du temps et les alternances du jour et de la nuit n'en ont jamais vu de semblable. Il a la première place ou le premier rang entre tous les navires de l'Europe. C'est le plus grand du monde et l'Empereur Anglais a par lui la prééminence sur tous les souverains de l'Europe. Il peut en un moment détruire tous les royaumes de l'Europe et de Rome avec ce seul navire. Ce vaisseau a coûté des millions. Nous demandâmes au capitaine de rapprocher notre bateau de lui. Quelques jours auparavant notre capitaine

nous avait demandé quel était le drapeau persan. Timour Mirzâ lui avait montré la forme et l'arrangement du drapeau, « le conquérant du monde », et lui en avait donné une image. Le capitaine en avait fabriqué un de ce modèle, et aujourd'hui quand nous approchâmes de la flotte royale il hissa d'abord, conformément à la coutume, le pavillon des autres navires, puis les couleurs qui portaient le nom de *L'Africain*, et enfin le « conquérant du monde ». Quand nous arrivâmes près du *Caledonia*, louanges à Dieu !, il apparut comme une ville immense sur la face de la mer. L'esprit est stupéfait et enchanté à la vue de sa noble tournure, il a plusieurs étages, et ses mâts s'élèvent jusqu'au ciel, si altiers qu'un aigle lui-même ne pourrait voler au-dessus d'eux. Il est si élégamment construit qu'aucun édifice approchant n'a jamais été bâti comme lui, et, alors qu'il est si beau à l'extérieur, quelle idée ne devons-nous pas nous faire de sa splendeur intérieure ! 120 gros canons donnent la mesure de sa puissance, et ses autres matériels militaires sont innombrables... Le Commandant en Chef, après avoir été informé de notre présence, vint sur le pont et nous manifesta son amitié, en nous présentant ses compliments ; nous lui rendîmes à notre tour nos compliments. Nous eûmes aussi une vue de tous les autres bâtiments de guerre, qui dans leur ensemble nous offrirent un grand et très intéressant spectacle. Une heure avant le coucher du soleil nous arrivâmes à Malte » [1623](#).

Au cours de ce voyage assez mouvementé, et sans préjudice des tempêtes endurées, les princes Qâdjâr n'avaient ainsi découvert rien moins que la navigation à vapeur, la détermination du point, le pilotage dans les ports, le baromètre, le sifflet de manœuvre, la signalisation optique de jour et de nuit, la quarantaine, les fraises, les boîtes de conserve et la flotte britannique de Méditerranée. C'était déjà beaucoup ! Mais les mystères de la mer n'étaient pas pour autant épuisés. Après deux semaines de séjour à Malte dans un très confortable lazaret dont ils admirent les bâtiments et où la quarantaine se passe fort agréablement, les voyageurs prennent place sur le Spitfire, déjà rencontré, qui se trouve être le premier navire à vapeur en partance pour l'Angleterre. Ils gagnent ainsi en une semaine, et sans trop de misères, Gibraltar, où ils font escale et sont reçus avec tous les honneurs, et s'engagent sur l'Océan. Mais les flots se déchaînent à nouveau.

« Nous allions au large de la côte du Portugal, qui est un royaume de l'Europe. Tout ce temps nous eûmes une tempête, et rien ne pouvait entrer dans nos gosiers, nous étions tout le temps malades. [Le 24 mai] nous arrivâmes à la grande mer environnante, où il y a une baie qui n'a pas de fin et que seul le Créateur peut sonder. Elle est si profonde que ses eaux sont noires et troubles comme de l'encre. Elle a 400 milles de long, ses vagues s'élèvent comme des montagnes, et leur eau s'abattait sur le sommet du grand mât ; on l'appelle la Baie de Biscaye. Bien que le vent ne nous fût pas spécialement contraire, dans cet endroit il provoquait néanmoins de terribles mouvements du vaisseau, tels que nous n'en avions jamais eu auparavant. Le capitaine dit que « il n'y a pas d'endroit plus dangereux dans aucune partie des autres mers, même dans celles de l'Amérique et de l'Hindoustan », et qu'il avait navigué dans de nombreuses parties de ces dernières et qu'il n'y avait jamais vu d'endroit plus effrayant. Dieu ait pitié de nous ! Près d'un millier de vaisseaux trouvent leur destinée [se perdent] chaque année dans cet endroit terrible, et à la vérité bien peu le traversent en sûreté. En bref, par peur de la Biscaye nous perdions tout repos et tranquillité, et nous imaginions à tout instant que nous allions être noyés. À deux heures dans la nuit on nous annonça que nous avions passé la Baie. Mais nous fûmes informés alors d'un autre danger, à savoir qu'à cause de la Biscaye et de la crainte qui en résultait, ils avaient perdu leurs repères calculés, et que l'homme de barre avait perdu son orientation, et ces appréhensions nous jetèrent encore dans le désarroi. Voici ce qui advint une fois à un navire :

« Il y avait un vaisseau qui prenait cette route à cette saison de l'année. Au milieu de la nuit on entendit un cri sur le pont. On s'enquit de ce que c'était. Dieu pardonne ! c'était un navire, tout brisé en morceaux, et ses mâts flottant sur l'eau. À peu de distance on distinguait quelques planches provenant du naufrage, auxquelles étaient accrochés quatre hommes en totale détresse ; les vagues les ballottaient en haut et en bas en hautes montagnes : c'était un spectacle épouvantable. Le capitaine apercevant ces créatures infortunées essaya de s'approcher d'eux pour les sauver, et

finallement réussit à les recueillir à son bord, presque mourants. Le capitaine les fit réchauffer, et leur donna du pain à manger. Le jour suivant ils racontèrent leur histoire comme suit :

« " Nous étions (dirent les naufragés) sur un navire autrichien qui avait fait voile d'Autriche vers le Nouveau Monde. Sur notre chemin de retour nous endureâmes une très violente tempête, qui continua 15 jours et 15 nuits ; nous fîmes tout ce que nous pouvions, mais tous nos efforts furent vains. À la fin les mâts se brisèrent, et le vaisseau fut mis en pièces. Sept d'entre nous, à savoir le capitaine, trois matelots et trois passagers, purent prendre place sur un radeau de planches, et tous les autres furent noyés. Les vagues de la mer nous entraînaient à leur gré. Pendant quatre jours entiers et quatre nuits nous fûmes sur les vagues, sans une goutte d'eau potable, ni une miette de pain. Nous étions près d'être anéantis par la soif. Un des marins dit qu'il avait placé quatre bouteilles de vin dans une caisse, la caisse flottait près de nous, nous eûmes la chance de l'attraper et prîmes les quatre bouteilles. Nous fûmes trois jours et trois nuits de plus dans la même situation, ayant presque perdu la vue par suite de la faim et du manque de sommeil, car nous étions obligés de toujours rester éveillés, par crainte de tomber à la mer. En dernier lieu la faim devint insupportable, et l'était tellement que nous aurions certainement tous péri si nous n'avions pas eu quelque chose à manger dans les heures qui suivaient. Alors nous vîmes à décider qu'il serait mieux que l'un de nous pérît pour le salut des six autres. Nous en fûmes d'accord, et firent le choix par tirage au sort, qui tomba sur un jeune homme. Cet infortuné n'avait jamais auparavant quitté sa maison, et c'était son premier voyage. Il accepta son destin, mais comme il n'avait pas dormi de longtemps, il nous pria de lui accorder une demi-heure de sommeil avant sa mort. Nous lui permîmes cela ; quand il s'éveilla, nous lui coupâmes la main, et chacun de nous but de son sang. Ensuite nous mangeâmes de sa chair, et en gardâmes quelques morceaux par-devers nous. Nous continuâmes à consommer cette viande morte pendant trois jours et trois nuits, et pendant ce temps nous ne rencontrâmes aucun navire. Nous restâmes ensuite encore trois autres jours et trois nuits sans avoir rien à manger ou à boire, et nous périssions presque de faim. Nous fîmes un tirage au sort pour une seconde victime, qui tomba sur un vieil homme qui n'avait pas un drachme de chair sur les os, néanmoins les cinq

autres se déterminèrent à le tuer. Le vieil homme demanda à son tour le privilège d'une demi-heure de sommeil et s'endormit ; quand il s'éveilla, il s'approcha d'un des compagnons, disant : ' Je n'ai ni chair ni sang, et il ne servira à rien de me tuer. Je suis un vieil homme de 70 ans, et je n'ai pas un demi-drachme de viande, mais regarde ce jeune homme (il désigna un autre naufragé), vois comme il est gras, et comme son cou est épais. Vous pouvez le tuer, sa chair et son sang vous feront cinq jours, et pour moi je renonce à manger'. Le compagnon à qui il proposait de tuer le jeune homme fut d'accord. Le capitaine enfin en fut informé. Il dit : ' C'est contraire à la justice, et si nous nous rendons coupables d'une telle violation de celle-ci nous périrons tous. Il est nécessaire, à ce moment où notre vie s'achève, de rester dans le droit chemin et de décider justement, ce serait contre l'honneur d'agir autrement '. Un des membres du groupe fut d'accord avec le capitaine, mais les trois autres furent contre lui. Notre détresse et nos querelles s'élevèrent à un tel degré que nous en vînmes aux mains et nous blessâmes mutuellement, et nous buvions le sang qui coulait de nos blessures, et nous dévorions aussi les petits morceaux de chair que nous nous coupions l'un à l'autre dans la lutte. Le capitaine alors nous reprocha cette mauvaise conduite, et dit : ' Ceci est contre toute loi, et il est souverainement injuste d'agir de cette manière '. À la fin nous tombâmes sur le vieil homme, et le jeune que le vieillard avait proposé de tuer se jeta sur lui et lui coupa la gorge avec ses dents, puis but son sang comme si c'était un verre d'un rafraîchissement agréable, et mangea de sa chair, et nous gardâmes le reste pour nous. Nous fûmes trois autres jours et trois nuits dans cette situation, mais pour avoir mangé la chair corrompue et empoisonnée du vieil homme, nous devînmes tous comme fous. Après avoir achevé la chair du vieillard, nous fûmes affamés à nouveau, et tirâmes encore au sort, qui tomba sur le jeune homme précédemment cité. Cet infortuné voyant ce qui l'attendait se jeta lui-même à la mer et périt noyé, et aujourd'hui nous allons tirer au sort à nouveau ; mais Dieu vous a envoyés pour notre délivrance ». Nous fûmes extrêmement heureux que les quatre infortunés survivants aient pu être sauvés, ce que nous devons attribuer à la volonté du Tout-Puissant » [1624](#).

Devant l'intercalation, dans le texte, de cette étonnante aventure, présentée sans précaution oratoire quelconque, ni incidente d'aucune sorte, le traducteur chrétien, pourtant fidèle serviteur des princes, n'a pu s'empêcher d'être interloqué. « Je crois, écrit-il dans une note, que le Prince introduit cette histoire comme un fait qui est réellement arrivé. En fait elle est semblable à certains contes des nuits Arabes [*les Mille et Une Nuits*]. Quoi qu'il en soit, je crois que son objet est de montrer les dangers de la mer, et particulièrement de cette Baie ; et, en bref, elle révèle un certain style d'écriture asiatique ». Le Chrétien d'Alep, d'une éducation toute britannique et fortement acculturé à l'Occident, avait évidemment sursauté devant ce tissu d'horreurs, contraire à tout ce qu'il savait de la civilisation occidentale, et même de ses marins. Or l'origine n'en est certainement pas dans *les Mille et Une Nuits*, même s'il peut y avoir eu des réminiscences, qui en ont facilité l'assimilation. Le navire en question est bel et bien autrichien, et il y a là l'introduction d'un thème familier du folklore de toutes les nations européennes. Qui n'y reconnaîtrait la vieille chanson française : « Il était un petit navire / qui n'avait ja-, ja-, jamais navigué. /... Les vivres vin-, vin-, vinrent à manquer. / ... On tira-z-à la courte paille / pour savoir qui, qui, qui serait mangé. / Le sort tomba sur le plus jeune... » ? Il est évident que quelqu'un s'est amusé à raconter cette histoire à Nadjaf Kouli en proie aux malaises et aux terreurs du golfe de Biscaye, non sans doute sans quelque ironie. Qui était-ce, puisque l'interprète chrétien est hors de cause ? Probablement quelque *steward* maltais, ou quelque autre membre de l'équipage pratiquant l'arabe, que les princes persans parlaient à la perfection. La question, de toute façon, n'est pas là. L'important est que ce grand seigneur cultivé, curieux et admiratif de l'Occident, ait « avalé » tout droit ce récit fantastique, au point de croire devoir l'insérer sans précaution, sans incidente, et sans autre commentaire que l'invocation rituelle à la miséricorde divine, dans un journal de voyage qui se veut, et qui est, un document véridique et précieux, établi pour l'instruction de ses compatriotes. Champ d'action de la puissance et de la technique occidentale, l'Océan n'en reste pas moins pour lui l'espace terrible et inexploré, occasion de toutes les transgressions de la loi divine.

Nos voyageurs arrivèrent à bon port, à Falmouth. Et les derniers développements sur le voyage maritime ne sont plus que de pieuses

considérations sur le soulagement des passagers et sur la bonté du Très-Haut :

« Nous réfléchîmes alors, combien Dieu nous avait protégés dans toutes nos difficultés ! Notre pays est à une année de voyage de cet endroit ; combien de fois Dieu ne nous a-t-il pas sauvés des pièges des ennemis et des bandits de grand chemin ! combien de fois nous a-t-Il donné de l'eau et du pain dans le désert ; et maintenant comment nous a-t-il sauvés de la tempête de l'épouvantable mer ! À la vérité nous devons remercier Dieu le Très-Haut qui nous a donné la force en notre temps de détresse ! Quand nous étions dans notre précédent état de splendeur dans notre royaume, nous étions fréquemment malades, et maintenant Il nous a fait traverser toutes nos difficultés, et nous a maintenus en bonne santé, merci à Dieu le Père de tous ! Le jour suivant, le vent devint plus favorable, et le vapeur marcha avec une extrême rapidité. Vers midi nous arrivâmes en vue de l'île d'Angleterre et du port de Falmouth. Nous adorâmes alors Dieu le Tout-Puissant, le plus miséricordieux, le remerciant cent mille fois pour sa pitié qui s'était étendue sur nous. Nous montâmes sur le pont, regardant vers le rivage comme un amoureux qui regarde sa maîtresse, lorsqu'il attend de la recevoir. Ainsi nos yeux se tournèrent vers le rivage avec une grande anxiété jusqu'à notre arrivée au port, et l'ancre s'accrocha dans le fond de la mer, et le feu du navire fut éteint. Assurément, nous sommes maintenant des nouveaux nés dans le monde, comme si nous venions de sortir du sein de notre mère. Grâces soient rendues au Très-Haut, qui nous dispensa ses bienfaits comme s'il y avait une nouvelle vie dans ce monde » [1625](#) !

13. LES NAUSÉES DU BÂB

Entre tradition et modernité, le voyage maritime des princes Qâdjâr offrait, au-delà des habituelles frayeurs, de nombreux signes de curiosité pour les choses de la mer. Quelques années plus tard, avec un des grands mystiques de l'Islam iranien, nous serons de nouveau plongés dans une hostilité absolue pour elle. Sayed 'Ali Mohammad, dit le Bâb (« La Porte

») ¹⁶²⁶, descendant du Prophète, né à Chirâz en 1819 dans une famille de marchands influencée par le Cheikhisme (secte qui, dans le cadre du Chiisme iranien, attendait comme imminent le retour de l'*imâm* caché, annonciateur de la fin des temps), avait, dès son jeune âge, préféré aux occupations mercantiles de sa famille, qui l'avaient cependant déjà amené à séjourner dans le port de Bouchir, des études religieuses qu'il poursuivit en 1839-1840 dans les grands sanctuaires chiites de l'Irak, et particulièrement à Karbalâ. Inspiré, visionnaire, il reçut le 4 mai 1844 la révélation décisive de sa destinée spirituelle, qui le conduisit à se déclarer d'abord « la Porte » donnant accès à l'*imâm* caché, puis l'*imâm* caché lui-même, le Mahdî, le « bien guidé » qui doit annoncer la venue de la fin des temps, et même en fin de compte à se considérer comme une manifestation divine, destiné à instaurer et codifier une nouvelle foi. Celle-ci, issue du mouvement bâbiste, s'est exprimée, après la cruelle persécution qui aboutit au martyr du Bâb à Tabriz en 1850, dans le Bahaïsme, du nom de son disciple Mirzâ Hosseïn Ali, dit Bahaoullâh (« la splendeur de Dieu »), né dans la famille d'un ministre du Châh en 1817 et mort en exil à Saint-Jean-d'Acre en 1892, religion syncrétiste mondiale fondée sur l'idée d'une révélation progressive et qui n'a plus rien de musulman.

Le Bâbisme, à l'époque de son fondateur, se situait encore dans le cadre de l'Islam. C'est en 1844-1845, peu de temps après sa révélation principale, que le Bâb entreprit le pèlerinage de La Mecque, qui le conduisit à s'embarquer pour traverser le Golfe. À ce personnage que tous les témoignages représentent comme un être sensible, frêle et délicat, vivant dans la sphère spirituelle, les affres du voyage maritime furent particulièrement pénibles. De Bouchir à Mascate, par vents contraires, le voyage dura 12 jours, sous la chaleur excessive du Golfe (il avait quitté Chirâz le 10 septembre) où le manque d'eau vint bientôt infliger au voyageur les tourments de la soif. De petits citrons de Chirâz lui permirent cependant de se soutenir, et adoucirent les souffrances du mal de mer. Mais le Bâb garda indiscutablement de ce trajet maritime la plus détestable impression.

« Sache que les routes de la mer sont pénibles : nous ne les aimons pas

pour nos fidèles : voyage sur les routes terrestres »,

s'exclame-t-il dans son récit de pèlerinage, le *Sahîfa bai'n al-haramain* (« L'écrit fait entre les deux lieux consacrés ») [1627](#). Il reviendra longuement sur le sujet dans le Bayân (« L'élucidation ») en arabe, non sans de fermes instructions pratiques :

« Ne montez pas sur les bateaux, à moins qu'il n'y ait une place suffisante pour vous. Ne vous querellez pas à bord. Agissez vis-à-vis des autres avec la plus grande convenance.

« Dieu a rendu obligatoire aux commandants de considérer tous les passagers comme devant passer avant lui (pour le choix des chambres, etc.). Vous, en tout état de cause, ne vous tenez pas debout à bord, asseyez-vous, reposez-vous » [1628](#).

Frappé de la gêne et des dangers du voyage en mer, de la promiscuité et de la saleté qui règne sur le pont, scandalisé par l'égoïsme des pèlerins, il veut leur éviter de se rudoyer mutuellement :

« La chose la plus triste que je vis dans mon pèlerinage à La Mecque était les constantes disputes des pèlerins entre eux, disputes qui leur enlevaient les bénéfices moraux de leur pèlerinage » [1629](#).

Pour cet homme qui recommandait expressément la politesse, la courtoisie la plus raffinée dans les rapports sociaux, l'expérience avait été certainement traumatisante. Un détail prosaïque achève de consterner l'apôtre, épris de propreté et de confort : la position dangereuse des lieux d'aisance, relégués en des réduits suspendus au bordé (voir « Aventures de mer. 16 » et [figure 16](#)). Il donne à leur sujet des consignes précises :

« Vos cabinets doivent être à un endroit qui ne soit pas au bord du navire de façon à ce que vous ayez peur. Fixez-les à un endroit où personne n'ait

peur. Si cela vous est possible, construisez-les à la poupe. Ne pensez pas trop à votre purification à bord, n'en faites que ce qui est indispensable » [1630](#).

La conclusion de tout ceci sera sans appel. Les dangers de la mer passent avant ce qui est pourtant une des obligations majeures de l'Islam :

« Dieu a retiré le devoir du voyage obligatoire de ceux qui se trouvent de l'autre côté de la mer, s'ils ne peuvent accomplir par terre leur voyage de pèlerinage ».

Tout au plus leur permet-il « de prendre un fondé de pouvoirs qui accomplisse de leur part le pèlerinage » [1631](#). La mer n'est décidément pas propice à la prière et à la méditation. Le « bien guidé » s'y trouvait, assurément, fort éloigné de Dieu.

14. NASREDDINE CHÂH SUR LES FLOTS : DE LA CASPIENNE AU LAC D'ENGHIEN

Le règne de Nasreddine Châh (1848-1896) a vu les premières tentatives sérieuses de modernisation de l'Iran. Le jeune prince, élevé en Azerbaïdjan, avait reçu une éducation toute traditionnelle, et il ne réussit jamais à apprendre véritablement une langue européenne (il acquit des notions de français, avec un certain vocabulaire, mais resta toujours incapable de tenir en cette langue une conversation coordonnée de haut niveau). Il fut cependant de bonne heure, dès son accession au trône, convaincu de la nécessité de faire bénéficier son pays des progrès de l'Occident. Dès 1851 il fondait une école militaire, dirigée par des instructeurs européens, qui devint l'embryon de la future université de Téhéran. Ses trois voyages en Europe (1873, 1878 et 1889), motivés, en ce qui concerne les deux derniers, par des visites aux expositions universelles de Paris, le

familiarisèrent avec les usages des cours, où il fut toujours reçu fastueusement, et avec les aspects de la vie quotidienne. Bien que l'opinion publique ait eu souvent tendance à considérer le personnage, toujours paré de ses plus magnifiques pierres précieuses, comme un « souverain d'opérette », Nasreddine méritait mieux que ce jugement populaire. Ne manquant ni d'intelligence ni d'humour, s'informant avec soin des détails de la politique européenne, il savait mettre les choses à leur place. Le journal (*Rouz-nâme*) de son voyage de 1873 ¹⁶³², outre une indiscutable valeur littéraire qui en fait un excellent morceau de la prose persane, révèle, au-delà des inévitables étonnements et naïvetés, un esprit à la fois primesautier et critique, très lucide. À ce monarque épris de progrès, l'importance de la mer ne pouvait échapper, et il eut des velléités de s'y intéresser (voir p. 368). Mais il faut bien reconnaître qu'il ne put s'adapter à cet élément si nouveau pour lui. Sa première expérience sur la Caspienne aurait suffi à l'en dégoûter, et son Journal la présente avec une remarquable sincérité :

« [Moscou, 19 mai 1873]. Dieu soit loué ! J'ai de nouveau les pieds sur la terre ferme. L'épouvantable Mer des Incroyants est maintenant derrière moi. Quelles n'ont pas été les épreuves que mon corps sacré a dû traverser ! À la vérité on m'avait déjà abondamment expliqué à Téhéran que les mauvais esprits de la mer s'abattent sur les hommes qui y voyagent et leur vident l'estomac sans égards. On m'avait cependant, pour ma consolation, débité le conte que la mer en furie montrait du respect au Roi des Rois, et que mon corps béni, en conséquence, n'avait à redouter aucunes de ces souffrances auxquelles sont exposées les créatures ordinaires. C'était un sale mensonge. Je dois le mettre par écrit avec le plus grand dépit : la mer Caspienne, comme on appelle cette infâme masse d'eau, ne porte aucune révérence au Roi des Rois, pas plus qu'à un souverain, à un prince, ou à quelque haute personnalité qui mériterait l'attention du monde entier. Ce que mes gens ont voulu me faire croire n'était rien de plus que bavardages menteurs et obséquieux de courtisans. Au contraire, d'heure en heure, j'ai été livré à la violence de la mer sans pitié, qui me traitait comme le premier venu des incroyants.

« J'étais arrivé à Anzali de bonne humeur et le cœur léger. L'ambassadeur russe Beyer m'avait accompagné jusque-là et m'avait fait espérer un temps royal. M'ayant fait ses adieux à Racht et repartant pour Téhéran, il avait cependant emporté avec lui soleil et chaleur, et m'avait laissé son interprète Kerbel comme un substitut tout à fait inapproprié au beau temps.

« Nous montâmes à bord du *Nâsreddin Châh* [voir p. 370]. Sur ce bateau m'attendaient un officier d'ordonnance du Tzar, le comte Mentchikoff, et le Grand Écuyer, qui venaient me saluer au nom de leur maître. Ah ! si seulement le bon souverain de Petersbourg, au lieu de ces deux personnages dont je n'avais que faire, m'avait envoyé le beau temps !

« Au début tout alla encore bien. Je me promenais de long en large sur le pont sous un beau toit de tente. Mes pensées se dispersaient sur toutes les choses intéressantes qu'on se proposait de me faire découvrir, et les nuages de fumée de ma pipe étaient les seuls que je voyais autour de moi. Mais d'autres apparurent bien vite dans le ciel, tourbillonnant devant nous comme des montagnes noires et se rapprochant comme des messagers de malheur.

« J'en étais juste à faire honneur au repas, avec un excellent appétit, tandis que le docteur Tholozan [médecin français du Châh] m'indiquait combien le monde européen se réjouissait de la visite de l'Empereur de l'Iran, lorsqu'un vent impétueux se déchaîna sur nous. La vaisselle creuse de voyage se mit à entreprendre une danse effrénée sur les tapis dorés qui recouvraient le sol. C'était si drôle que j'aurais ri aux éclats si mon corps sacré n'avait été dans une atroce confusion et si des mouvements tout à fait inconnus ne s'étaient manifestés en moi. Par Dieu ! quelle ne fut pas ma détresse !

« " C'est ce mal ", dit le docteur Tholozan, et il me fit descendre par l'escalier dans le salon du navire. Je titubai en passant près d'une galerie de caricatures humaines. Ils étaient affalés des deux côtés du couloir. D'un côté mon oncle Firouz Mirzâ, Soltân Mourad Mirzâ, Imâm Kouli Mirzâ, et de l'autre côté mon Maître des Cérémonies et mon Ministre. Quel spectacle ! Ils se trouvaient dans une situation si pitoyable que le repas précédent se précipitait par saccades hors de leur gosier.

« Je n'eus pas le temps de rire à leur sujet. À peine arrivé dans le salon je fus plongé dans la plus grande misère. Viande et riz prirent à l'envers le chemin qu'ils avaient emprunté. Mon corps sacré restitua tout ce qu'il avait en lui. Je m'affalai sans secours sur le tapis. Le docteur Tholozan me prodigua des encouragements et toutes les bonnes paroles possibles. Mais ce médecin ne possédait aucun médicament, qu'il aurait mieux fait de connaître, pour l'état du Roi des Rois.

« La nuit vint. Je fis appeler mon astrologue, afin qu'il pût, par un horoscope, déterminer la durée de ces heures épouvantables. Mais il ne vit aucune étoile dans le ciel qui pût lui donner le moindre indice, et me délivrer le plus vite possible de mes tourments.

« Je dus penser à une vieille tradition, selon laquelle mon grand prédécesseur Xerxès s'était permis de faire fouetter la mer désobéissante [1633](#). Je ne le pouvais assurément pas. Je voulus au moins faire une autre tentative. Je demandai donc à voir les deux incroyants de Russie, le comte Mentchikoff et le Grand Écuyer. Quand ils se présentèrent devant moi, j'ordonnai à l'interprète de leur annoncer le courroux du Prophète, s'ils ne pouvaient commander à la bourrasque de cesser. Ils répondirent qu'ils n'avaient pas ce pouvoir. J'étais en fureur de voir ces incroyants valides et en bonne santé, tandis que moi-même et mes gens gissions misérables et sans aide. D'un geste, j'ordonnai à mon valet de chambre de leur montrer les assiettes, tandis que l'interprète devait traduire que je souhaitais qu'ils fussent aussi malades que moi et que leur estomac se vidât comme le mien. Ils me firent dire cependant par Kerbel que la mer ne pouvait rien leur faire ; ils regrettaient de ne pouvoir me servir en la circonstance.

« Pourquoi, me demandai-je, désespéré, la mer ne fait-elle rien à ces incroyants, tandis qu'elle me fait sentir à moi, le souverain de l'Iran, toutes ses vilenies ? Qui suis-je et qui sont-ils ? N'ai-je pas un corps sacré, qu'ils n'ont pas ? N'ont-ils pas, il y a une heure à peine, empli leur estomac de fer avec de la viande de bœuf et de poulet, et ingurgité du vin rouge ? Où est donc la déférence requise pour l'Empereur-Soleil [1634](#) ? Pendant que ces questions me passaient par la tête, on avait déjà pris le large.

« Toute ma détresse se raviva encore une fois lorsqu'on vint me présenter à nouveau des plats. Dans mon abattement il me vint une colère bien compréhensible, au point qu'il ne m'aurait pas été désagréable de faire

jeter ces incroyants à la mer par mes gens. Seule la pensée de ce que le Tzar à Petersbourg aurait à m'en dire me retint de faire donner cet ordre. Alors vint le docteur Tholozan, et il m'informa que le mal avait maintenant atteint également les deux envoyés du souverain russe. Ils gisaient, apathiques, dans leur cabine. C'était à vrai dire pour moi un maigre réconfort. D'ailleurs mon oncle, que je fis appeler, me confia qu'ils feignaient ce mal seulement pour m'être agréables. C'est égal. Que ces incroyants fassent maintenant ce qui me plaît, ou s'en abstiennent, en quoi cela peut-il affecter ma royale colère ? Un mal que je me suis moi-même attiré doit affecter mon propre corps. Mais celui, comme ce mal de mer, qui m'attaque sans que j'y sois pour rien, doit également atteindre tous ceux qui se trouvent dans l'ombre de ma souveraine Majesté. Fussent-ils incroyants, ils ne doivent certes pas en rester indemnes, et regarder le spectacle avec une mine florissante, alors que le Roi des Rois se tord dans les souffrances.

« L'équipage du navire aura beaucoup à faire après notre voyage : nous avons tellement ravagé ses somptueux tapis qu'on aura à les éviter au moins jusqu'au premier voyage en Europe de mon successeur. Alors que j'avais depuis longtemps payé mon tribut à cette effroyable mer, bien des gens de ma suite gémissaient encore sous le fouet de ce mal répugnant. Les princes et ministres croyaient leur dernière heure arrivée, et même Émir Hosseïn Khân était si déprimé, qu'il m'aurait certainement restitué les innombrables tomans [monnaie persane] qu'il m'avait escroqués de mes revenus pour remplir sa propre caisse, si j'avais été en position de lui procurer un soulagement immédiat. Mais j'étais moi-même en un trop triste état pour pouvoir lui apporter quelque aide que ce fût.

« Louanges à Dieu !, crièrent-nous tous, lorsque nous vîmes enfin à nouveau une côte, et lorsque les salves d'honneur nous apprirent que nous approchions d'Astrakhan » [1635](#).

Les expériences nautiques ultérieures de Nasreddine furent moins pénibles. En Russie un paisible voyage fluvial sur les eaux de la Volga l'avait déjà partiellement réconcilié avec l'élément liquide. Pour se rendre de Belgique en Angleterre, le très court trajet d'Ostende à Douvres

s'effectua par très beau temps, nonobstant les appréhensions de l'illustre voyageur, qui put admirer à cette occasion la puissance navale britannique :

« [18 juin 1873 — Londres] Dans la ville portuaire d'Ostende je suis monté hier matin à bord du bateau que la bonne souveraine du royaume insulaire m'avait envoyé. À la vérité je n'étais pas enthousiaste en y mettant le pied. La perfidie de la Mer des Incroyants, que j'avais dû affronter lors de mon passage vers la Russie, était encore vivante dans mon souvenir. Mais ce ne devait être qu'un trajet de quelques heures. Le temps était agréable, le ciel bleu, et la mer lisse comme un miroir. Juste après le départ il me vint à l'esprit que cette eau des incroyants voulait sans doute se conduire très convenablement avec moi, pour effacer le comportement détestable avec lequel la mer Caspienne avait traité le Roi des Rois. Elle se conduisit fort correctement en effet. Elle nous transporta avec une parfaite régularité et, ce qui était l'essentiel, laissa l'estomac et son contenu en repos.

« J'étais assis sur un coussin de soie et contemplait en cillant des yeux le moutonnement de mon narguilé, lorsqu'un puissant vacarme vint m'arracher à mes pensées. C'était le tonnerre des canons. Les premiers saluts sonores vinrent du navire anglais qui nous avait accompagnés depuis quelques milles après notre départ d'Ostende. Deux vaisseaux de guerre se rapprochèrent de plus en plus près, et parurent de plus en plus grands. L'amiral qui m'accompagnait me les nomma mais j'ai oublié leurs noms. Mes yeux cependant étaient fortement impressionnés. Tandis qu'ils passaient je remarquai sur leurs ponts l'activité des nombreux et intrépides matelots qui grimpaient dans la mâture, agitaient leurs bonnets et accompagnaient la canonnade de leurs acclamations.

« Toutes les salves résonnaient encore à mes oreilles, lorsque retentit un nouveau tonnerre, encore plus puissant que le précédent. Un véritable monstre de navire, revêtu d'acier, se déplaçait vers nous, et secouait l'air de ses souhaits de bienvenue. Le colosse s'appelait *le Foudroyant*, et aurait certainement fait honneur à son nom dans un combat sur mer. Je n'aurais pas cru que l'eau pût supporter une telle masse. Mon frère Abdul Mirzâ, grand Prophète du ballet des incroyants, semblait à chaque nouvelle salve proche de l'explosion. Tel aurait été mon Grand Amiral, si j'avais possédé

une flotte ! Mes autres princes et compagnons écarquillaient les yeux comme s'ils avaient été ensorcelés au milieu de maléfices. Aucun de nous tous n'avait jamais rien vu de semblable...

« Mais de nouveaux vaisseaux de guerre s'approchaient toujours davantage, et leur fracas emplissait l'atmosphère, tant qu'il n'y avait plus rien à comprendre de ce que l'un ou l'autre de nous pouvait dire. Les oiseaux de mer aussi semblaient possédés par l'effroi jusqu'au fin fond de leurs plumes, encore plus que mon frère ; ils s'étaient écartés en vols sauvages loin de notre navire, autour duquel ils s'ébattaient naguère avec plaisir et en paix.

« C'était à la vérité un spectacle impossible à décrire, tandis que la flotte des Anglais, qui nous avait envoyé son salut, se refermait maintenant en demi-cercle autour de nous. Il y avait là onze grands navires, dont l'un était identique au *Foudroyant*. Tous avaient des dimensions gigantesques, avec et sans cuirasses, parés de drapeaux, remplis d'hommes, et lançant leurs salves l'une après l'autre, comme un orchestre sauvage. Le poétique Ali Kouli Mirzâ parlait d'un hymne du tonnerre dédié au Roi des Rois. J'étais très fortement impressionné, encore que la durée du vacarme eût été un peu trop prolongée pour mes pauvres oreilles. Heureusement les alarmes du combat naval vinrent à leur terme.

« Douvres fut en vue et nous y arrivâmes. Nous accostâmes sous les acclamations, qui nous parurent vraiment extraordinaires, et tandis que les matelots de notre navire y répondaient avec une allégresse comique. Bientôt les deux jeunes fils de la reine d'Angleterre montèrent à bord pour me souhaiter la bienvenue » ¹⁶³⁶.

Nasreddine ne nous a pas laissé de détails sur son trajet de retour vers la France et sur celui qu'il accomplit de Brindisi à Istanbul, avant de regagner l'Iran par voie de terre. Des horreurs de la Caspienne ou du triomphe de l'arrivée à Douvres, quelle avait été sur lui l'impression la plus vive ? En tout cas il évita désormais autant que possible les voyages maritimes, comme le fit d'ailleurs son successeur (voir p. 370). Tandis que le *Nasreddine Châh* se rouillait à Anzali, c'est par terre, en passant par Tiflis

et les voies ferrées russes, qu'il accomplit ses voyages suivants en Europe [1637](#). C'était d'une prudence raisonnable, pour quelqu'un qui n'avait évidemment pas le pied marin, et il conserva toujours pour l'élément liquide une réserve salubre, qui prêtait à rire. C'est ainsi que, lors d'un de ses séjours parisiens, il rendit visite à la princesse Mathilde, cousine de Napoléon III, dans son séjour estival de Saint-Gratien, dans la grande banlieue nord-occidentale de Paris, sur les rives du lac d'Enghien. Après un bavardage cérémonieux autour d'une tasse de thé, l'heure vint de rentrer à Paris. Laissons parler le biographe de la princesse :

« [Elle] lui offrit de le ramener à Enghien par le lac. Il accepta en héros ces nouveaux périls. Embarquée dans plusieurs bateaux, la compagnie prit la suite. Mais durant le parcours Sa Majesté, hantée par la menace d'une mort accidentelle, montra sur ses traits toutes les marques de l'épouvante. Avait-elle oublié la vaillance de Xerxès, son illustre prédécesseur ? D'une voix morte le Schah prononça vingt fois ces seuls mots : « *équilibre, équilibre* », jusqu'au moment où, délivré de tous ces dangers, il mit le pied sur la terre ferme [1638](#).

Rappelons que la largeur du lac ne dépasse pas 500 mètres !

CHAPITRE VIII

Les fils de Sindbâd [1639](#)

Tandis que les marins musulmans, au cours des Temps Modernes, disparaissaient presque totalement de la Méditerranée et ne se maintenaient en mer Noire et en Caspienne que grâce à des exceptions culturelles, c'est essentiellement dans les mers du Sud qu'ils ont pu rester présents. Plus éloignées de l'Europe, moins exposées à sa présence massive, elles ont été dominées politiquement par elle, livrées au grand commerce et aux lucratives activités des puissances chrétiennes ; mais la vie maritime indigène traditionnelle a pu s'y maintenir à travers les siècles d'expansion guerrière et coloniale de l'Europe ; largement exclue, certes, des grandes opérations transocéaniques et confinée surtout dans les tâches plus humbles du cabotage côtier et de la pêche, mais pourtant universellement visible, frémissante dans le pullulement des boutres et des *praos*, et non sans poussées surprenantes lui permettant d'accéder, de façon plus ou moins stable, à la « strate supérieure » du grand commerce et des flottes de guerre. Actions et réactions, au cours de ces quelque quatre siècles et demi qui vont de l'arrivée des Européens à l'émergence des grands États indépendants de l'Inde et de l'Indonésie, ont été en fait infiniment complexes.

LA DOMINATION EUROPÉENNE

Lorsque Vasco de Gama arrive à Calicut en 1498, les Européens n'étaient pas totalement des nouveaux venus dans l'océan Indien, et l'on pourrait multiplier les indications sur leur présence antérieure plus ou moins ponctuelle. Dante lui-même fait allusion à la Croix du Sud, dont quelque navigateur génois ou vénitien avait dû lui parler [1640](#). En dehors de la tentative éphémère de Renaud de Chatillon, en 1182-1183, d'assurer une

présence maritime des Croisés en mer Rouge, et des passages, qui ne furent pas rares, de marchands européens sur des navires indigènes, on sait que des Génois avaient lancé leurs propres vaisseaux sur l'océan Indien vers la fin du XIII^e et le début du XIV^e siècle, à la faveur de leurs bonnes relations avec le souverain mongol de la Perse, Arghoun, qui en 1290 avait pris neuf cents marins d'entre eux à sa solde¹⁶⁴¹. Rien de tout ceci cependant n'avait eu de suites. La découverte de la route du Cap par les Portugais allait inaugurer une ère nouvelle.

Très vite les flottes chrétiennes eurent la maîtrise des eaux, qui leur permit des ancrages territoriaux côtiers en des points stratégiques de première importance. Dès 1500 Cabral, le successeur de Gama, écrasait une flotte arabo-musulmane à Calicut. L'occupation de Sofâla et d'autres points de la côte orientale de l'Afrique à partir de 1502, puis de Socotra en 1507, fournit les premiers relais nécessaires. En 1509 les Portugais remportent à Diu une victoire décisive sur une flotte des Mamelouks d'Égypte, construite à Suez avec l'aide de spécialistes vénitiens, et dont les effectifs avaient été largement recrutés parmi les populations maritimes, déjà accoutumées à la piraterie (voir p. 192), de la mer Égée (« os Rumes », c'est-à-dire les gens de Roum, de l'Asie Mineure, des textes portugais ¹⁶⁴²). Ils s'installent en 1510 à Goa, qui devient leur point d'appui principal. La prise de Malacca suit rapidement en 1511, puis celle d'Ormuz en 1515. C'étaient les deux centres majeurs du commerce des mers du Sud (voir p. 124). Les Portugais échouèrent cependant en mer Rouge, où ils s'étaient établis en 1513 dans l'îlot de Kamarân au large du Yémen et avaient placé Djedda sous le feu de leurs canons. Une seconde flotte mamelouke, commandée par un certain Salmân Reis, originaire de Mytilène, leur infligea devant la ville une lourde défaite, grâce à l'appui de batteries terrestres¹⁶⁴³. C'était en fait le début de l'intervention ottomane, à la veille de la conquête de l'Égypte par les Turcs.

Ceux-ci réussirent en effet à interdire dès lors aux marines chrétiennes l'accès de la mer Rouge, qu'ils commandèrent par leur établissement à Aden en 1538, et la frontière navale fut établie fermement au détroit de Bab-el-Mandeb. Dans le golfe Persique cependant ils ne purent s'implanter au-delà de Basra, dont ils avaient pris possession définitivement en 1546, et ses eaux restèrent largement dominées par les Chrétiens. Les Portugais,

ayant détruit le fort ottoman de Qatîf en 1550, lancèrent même en 1556 une attaque infructueuse contre Basra. Les Ottomans à leur tour échouèrent devant Bahraïn en 1559, et l'île resta comme une sorte d'État-tampon entre leur zone d'influence et celle des Portugais ¹⁶⁴⁴. Ceux-ci restèrent à Ormuz jusqu'en 1622 et à Mascate jusqu'en 1650.

À plus forte raison les Turcs, malgré quelques tentatives épisodiques, ne purent contester la suprématie portugaise dans l'océan Indien. En 1535 le sultan du Goudjerat avait sollicité leur aide. Une flotte de 76 bâtiments fut construite à Suez en 1537-1538 et, après avoir assuré la mainmise ottomane sur Aden, alla attaquer Diu, mais fut repoussée. Les expéditions de Pîrî Reis en 1551 et de Sidi Ali Reis en 1553 (voir p. 117) aboutirent à des échecs. La raison en est claire. Les Ottomans s'étaient contentés de transporter dans les mers du Sud leurs techniques navales de la Méditerranée. Leurs galères ne purent pas plus résister aux grandes houles de l'Océan qu'elles ne purent lutter avec les hautes caravelles portugaises. La dernière velléité d'intervention de leur part fut un projet d'expédition au secours du sultan de l'Atjeh, dans le nord de Sumatra, qui avait demandé leur concours en 1562 et 1565. Il n'eut pas de suite importante. Deux navires chargés d'hommes et de matériels divers parvinrent cependant jusqu'à cette destination lointaine, et des relations épisodiques semblent avoir perduré jusqu'au début du XVII^e siècle, avec installation d'artisans et courants d'approvisionnement en articles de guerre¹⁶⁴⁵. En 1869 encore, lorsque la pression hollandaise, avant la conquête définitive de l'Atjeh, se faisait plus forte, on vit le sultan du pays, à l'occasion de l'ouverture du canal de Suez, se réclamer d'une théorique suzeraineté ottomane ¹⁶⁴⁶. Les Turcs cependant s'intéressèrent au total fort peu à ces mers du Sud. Pîrî Reis, on l'a vu (cf. p. 117), y plaçait encore toutes sortes de créatures merveilleuses. Sidi Ali Reis, par son souci de documentation scrupuleuse, fut une exception, et on a pu montrer qu'il avait acquis une connaissance personnelle et précise des instruments nautiques des pilotes arabes, que Pîrî Reis ne connaissait que de seconde main et par des informateurs médiocres ¹⁶⁴⁷. Mais cet effort resta sans lendemain. En 1576 un rapport turc sur l'Inde et les pays de la mer Rouge adressé au Grand Vizir, alors en Égypte, et provenant sans doute de l'amiral Salmân Reis, ne donnait sur les implantations portugaises que des renseignements très vagues et

sommaires, avec des distances fantaisistes, et d'ailleurs en employant exclusivement la forme dubitative. Au milieu du XVII^e siècle Hadji Khalfa, s'il a entendu parler des typhons, dont il donne une description correcte, croit encore à toutes sortes d'animaux fabuleux : chevaux de mer, grands serpents, tortues géantes, poissons de la longueur de deux galères [1648](#).

Établie dès le XVI^e siècle, la suprématie navale des Européens ne fut ainsi jamais sérieusement mise en cause. D'autres puissances vinrent relayer les Portugais. Les Hollandais, installés à Bantam, près de laquelle ils fondèrent bientôt Batavia, et à Colombo, dès 1602, prennent Malacca aux Portugais en 1641, et assurent leur domination définitive à Ceylan en 1664. Ils réduisent en 1667 sous leur autorité le royaume de Goa (Macassar), dans Célèbes Sud, qui avait établi au cours des deux siècles précédents une véritable thalassocratie dans l'Est de l'archipel indonésien et s'était progressivement converti à l'Islam au cours du XVI^e siècle (officiellement en 1608) [1649](#). La flotte du royaume musulman d'Atjeh, au Nord de Sumatra, où s'était concentrée peu à peu au XVI^e siècle l'activité navale indigène après la prise de Malacca par les Portugais, et qui atteignait une centaine de navires importants en 1621, et 200 en 1637 (un navire de trois mâts pris par les Portugais cette année-là ne mesurait pas moins de 100 mètres de long, et avait autant de pièces de canon), conduisait dans la première moitié du siècle des expéditions importantes, dont une tentative contre Malacca en 1629 [1650](#). Mais elle cessa d'être un danger lorsque s'instaura la puissance hollandaise dans la seconde moitié du siècle. D'autres nations européennes venaient en renfort : les Anglais, qui, après avoir ouvert leur premier comptoir à Masulipatam en 1611, s'installent à Bombay en 1668 ; et les Français, qui, trafiquant à Sourate depuis 1608, se fixent à Pondichéry en 1688. En dehors des réactions, nombreuses et récurrentes, des pirates (voir ci-après p. 415), les flottes européennes ne trouvèrent plus en face d'elles de concurrence organisée.

LES FLOTTES MILITAIRES MUSULMANES

VELLÉITÉS NAVALES DES GRANDS MOGHOLS

La grande puissance musulmane du subcontinent indien, celle des Grands Moghols, n'eut jamais de politique navale réellement persévérante [1651](#). Il y avait eu sous Akbar (1556-1605) une première tentative, avec la création d'un service de la marine, et d'une flotte impériale nombreuse, dont le centre principal fut établi à Dacca au Bengale, et qui aurait compté jusqu'à 3 000 bateaux et barques (pour un usage largement fluvial plus que maritime) à une certaine époque, 768 seulement d'après un autre inventaire postérieur. Son objectif majeur, en dehors du soutien à la politique d'expansion intérieure sur les eaux du Gange et du Brahmapoutre, était à l'évidence de lutter contre les nids de pirates qui foisonnaient sur la côte de l'Arakan à l'Est de la Baie, où de nombreux Portugais se mêlaient aux indigènes plus ou moins métissés. C'est en fait seulement grâce à l'assistance d'autres Portugais eux-mêmes (on en comptait 923 à la solde d'Akbar) que cette flotte militaire put être réellement organisée et mener tant bien que mal à terme sa tâche de protection du commerce [1652](#). Mais dès le règne de son successeur Djahângîr elle fut évidemment négligée et les pirates arakanais s'enhardirent jusqu'à venir piller Dacca [1653](#). Il est significatif que les Mémoires de ce souverain [1654](#), prolixes sur les récits de batailles et la force des armées, ne contiennent *rien* sur la marine et les actions navales. Sous Châh Djahân (1628-1657) la flotte du Bengale était tombée dans un lamentable état de dégradation. Quand, en 1639, le prince Chodja fut nommé vice-roi de la province,

« une grande confusion fut causée par sa négligence, et les extorsions et violences des clercs ruinèrent les dotations assignées pour le maintien de la flotte. De nombreux officiers de marine et travailleurs concessionnaires de revenus ou de soldes furent réduits à la pauvreté et à la famine [1655](#) ».

Un nouvel effort fut entrepris sous Aurangzeb (1658-1707), qui envoya en 1662 une puissante flotte sur les eaux intérieures à la conquête de l'Assam. Mais dès 1664 les Arakanais apparaissaient à nouveau devant Dacca et triomphaient facilement des quelques « bateaux brisés et pourris » qui en subsistaient, et

« les quelques navires qui appartenaient encore à la flotte furent ainsi perdus, et il n'en resta plus que le nom seul dans le Bengale [1656](#) ».

Très vite cependant un nouveau gouverneur, Chaistâ Khân, déploya son activité pour construire une puissante flotte, qui atteignit bientôt 300 navires, en multipliant les chantiers navals dans toute sa province, en rassemblant des équipages, et en établissant une administration financière soigneuse. Dès cette même année il put conduire une attaque contre Tchatgaon, principal nid des pirates arakanais et « ferrenghi » (portugais). Il remporta une grande victoire sur les Arakanais, capturant 135 bateaux [1657](#). En fait le succès n'avait été rendu possible que grâce à une habile politique qui avait détaché les « Ferrenghi » de leurs congénères indigènes, et avec l'assistance des Hollandais de Batavia. Ce fut le chant du cygne de la marine impériale du Bengale, vite retournée une fois de plus à sa déchéance antérieure. Son histoire, suivant un schéma familier, avait été faite d'une série répétée d'entreprises sans lendemain.

Dans la mer d'Oman, par ailleurs, les efforts des Moghols étaient restés négligeables. En 1674 un voyageur anglais vit à Sourate « trois ou quatre bâtiments de guerre de la grandeur de la troisième classe des nôtres », avec quelques petites embarcations, essentiellement destinés à protéger des pirates les quatre lourds navires de transport que le Grand Moghol entretenait dans le port. Des bateaux marchands, quant à eux, portaient jusqu'à 30 à 40 canons pour assurer leur propre sécurité [1658](#). Tout ceci restait bien insuffisant pour lutter contre les aventuriers de toutes origines qui écumaient ces mers. En 1691 les pirates s'enhardirent jusqu'à venir capturer des bateaux à l'embouchure de la rivière de Sourate. Cette même année l'un d'eux, l'Anglais Every, s'emparait dans la mer d'Oman, entre autres prises importantes, et avec un armement très inférieur, du plus grand navire appartenant à l'époque à Aurangzeb dans cette mer, protégé par 8 canons et 400 fusils, qui revenait de Djedda [1659](#). La puissance navale indigène qui émergea sur cette côte occidentale de l'Inde, avec l'aide de nombreux Européens, à la fin du XVII^e siècle, fut celle des Mahrattes, pivot de la résistance hindoue contre les Moghols, et c'est avec eux que les Anglais durent lutter, souvent péniblement, pendant toute la première moitié du XVIII^e siècle [1660](#). En 1759, à la suite de l'annexion de Sourate par la Compagnie des Indes, le commodore de la marine de Bombay avait été investi de la dignité d'amiral de l'empire des Grands Moghols. Pendant

70 ans le drapeau de ceux-ci flotta conjointement avec celui de la Compagnie sur les bâtiments de cette dernière ¹⁶⁶¹. C'était une « vassalisation » sans exemple dans l'histoire des marines musulmanes, qui s'étaient d'ordinaire contentées de prendre à leur solde des spécialistes chrétiens.

LA « THALASSOCRATIE » OMANAISE ¹⁶⁶²

Il faut faire une place à part, entre les grandes flottes musulmanes des mers du Sud, à celle de l'Oman, instrument d'une expansion qui devait profondément marquer tout l'océan Indien occidental et la côte orientale de l'Afrique pendant près de deux siècles, s'inscrivant, fait exceptionnel, dans la continuité et dans la durée. Ce fut l'expression d'une conjonction, tout à fait remarquable et unique dans l'Islam, entre une longue tradition, une structure géopolitique propice, et une conjoncture historique particulière.

La tradition était fort ancienne, et plus que millénaire. Les populations de cette frange littorale s'étaient déjà signalées, dans l'Arabie pré-islamique, par leur activité maritime (voir p. 15). Celle-ci se maintint certainement dans les premiers siècles de l'Hégire et la participation des Omanais au grand commerce vers l'Extrême-Orient paraît n'avoir jamais cessé, même si la fortune des ports de cette côte fut nettement éclipsée par celle de ceux du rivage iranien, de Sirâf et d'Ormuz (voir p. 96). Mais on a pu enregistrer des preuves évidentes de déclin. Au XIII^e siècle la flotte de l'Oman était dans « un pauvre état ¹⁶⁶³ », et semble l'être restée, en l'absence d'un organisme politique de quelque importance, jusqu'au milieu du XVII^e siècle. Le foyer original du pouvoir dans le pays se situait en effet dans les montagnes de l'intérieur, de longue date refuge religieux pour la secte ibâdhite, rigoriste et prude, fort éloignée de toute orientation maritime. L'*imâm* de la secte, arbitre et juge parmi les tribus, soumis en pratique à une constante réélection à chaque génération, devait même s'être abstenu de tout embarquement sur mer, et c'était une des conditions nécessaires à son intronisation ¹⁶⁶⁴. Ce « tabou de la mer » n'était évidemment pas compatible avec l'édification d'une puissance maritime.

Mais ici intervient un processus original, géographiquement déterminé, de développement politique. Au cours de l'histoire de l'Oman on assiste à

des phénomènes périodiques de montée en puissance des *imâms*, qui parviennent à unifier durablement les turbulentes tribus de la montagne. Ils étendent alors leur pouvoir, parfois stabilisé héréditairement, aux ports de la côte, et dans ce cadre peut s'exprimer librement la vocation propre du pays à tirer profit de sa situation géographique exceptionnelle, commandant les routes maritimes du Golfe, de la mer d'Oman et des côtes sud-arabiques et est-africaines. Sur des bases commerciales s'édifient alors dans ces ports des fortunes puissantes liées à la navigation et au commerce, qui y donnent peu à peu naissance à des pouvoirs dynastiques de sultans, « pseudo-*imâms* » qui détournent l'autorité à leur avantage ; ceci du moins jusqu'à ce que la disparition du ciment idéologique entraîne le retour au factionnalisme tribal de l'intérieur et à l'effondrement du système. Ce « cycle géopolitique » ¹⁶⁶⁵ s'est répété au moins deux fois dans l'histoire du pays : une première fois du IX^e au XIII^e siècle, au cours desquels on soupçonne un premier essor maritime et commercial, avant le déclin signalé ci-dessus qui marque la fin de ce premier cycle ; une seconde fois à la période Ya'ârîba (approximativement 1650-1725), où l'imâmât retrouve une expression politique majeure qui se traduit par une colonisation agricole active de la plaine côtière de la Bâtina et une nouvelle orientation maritime conduisant à l'émergence du pouvoir des « sultans » de Mascate, « non qualifiés comme *imâm* » et pour qui le « tabou de la mer » précédemment signalé fut considéré comme obsolète ¹⁶⁶⁶.

Ce dernier cycle s'est toutefois déroulé dans une conjoncture historique très particulière, qui devait conduire à l'établissement d'une puissance navale considérable et stable : celle de la reconquête du littoral sur les Portugais, qui s'étaient installés à Mascate depuis 1507. La reprise de la ville en 1650 s'effectua en effet dans un contexte de domination européenne sur l'océan Indien qui nécessitait le développement d'une flotte militaire apte à défendre de façon permanente les points stratégiques côtiers.

« Ils [les Arabes de l'Oman] avaient été obligés de construire et acheter des navires assez puissants pour affronter les Portugais sur mer, et pour préserver leurs côtes de leurs incursions »,

écrivait un marin britannique dont les observations remontent à 1715. Le même recensait déjà dans la flotte de l'Oman un vaisseau de 74 canons, deux de 60, un de 50, dix-huit de 12 à 32, et quelques bâtiments légers de 4 à 8 pièces [1667](#). C'est ainsi que les Omanais avaient pu piller Diu dès 1668, et reprendre Mombasa aux Portugais en 1698, pour bientôt dominer complètement, à partir des années 1720, les côtes est-africaines, où Zanzibar allait, au XIX^e siècle, faire sécession et devenir le siège d'une dynastie indépendante ; tandis qu'ils devenaient rapidement prépondérants dans les eaux du Golfe, où ils proposaient dès 1682 au Châh de contribuer à la défense du littoral iranien, et qu'ils étendaient leur influence jusque dans les eaux birmanes [1668](#). Comment cet essor fut-il possible ? En fait tous les grands navires avaient été construits et achetés dans les chantiers britanniques de Bombay. En 1775 encore, des 34 navires de guerre que comptait à l'époque la flotte de Mascate, les 4 vaisseaux de 44 canons et les 5 frégates de 18 à 24 canons avaient été lancés à Bombay, les petits bateaux seuls l'ayant été dans les chantiers du pays. Il n'en allait pas autrement au milieu du XIX^e siècle. En 1846 tous les bâtiments omanais avaient été construits dans l'Inde, à Bombay, ou à Cochin, à l'exception de trois d'entre eux, qui l'avaient été à Matrah et à Zanzibar, mais par des Parsis [1669](#).

La grande flotte omanaise apparaît ainsi avoir été une émanation directe de la puissance navale des Britanniques, dont elle devait demeurer à la fin du XVIII^e et au XIX^e siècle une fidèle auxiliaire, dans une parfaite communauté d'intérêts contre les pirates de la côte voisine du Golfe (voir p. 416), et malgré quelques velléités de pencher du côté de la France pendant les guerres napoléoniennes (les corsaires français ne se privaient pas à l'époque d'aller écouler leurs prises à Mascate [1670](#)). L'occupation de l'île de France (Maurice) par les Anglais en 1810 mit fin à cet épisode et l'étroite entente avec la Grande-Bretagne ne devait plus être mise en cause. Un observateur français, au milieu du XIX^e siècle, avait apprécié avec lucidité cette situation :

« On ne saurait se dissimuler que le pouvoir du Sultan, en Omân, est de plus en plus précaire, et ne se maintient que par les bons offices du gouvernement de l'Inde. Saïd se trouve tellement engagé envers ce gouvernement, au moins par des dettes de reconnaissance, que ses bienfaiteurs pourraient l'amener en peu de temps à subir l'application du système subsidiaire, système employé avec tant de succès, par la compagnie, à l'égard des divers souverains de l'Hindoustan. Alors la marine de Saïd irait grossir la marine anglaise, et plus celle-là compterait de vaisseaux, plus celle-ci en serait augmentée. Lors même que les choses n'arriveraient pas à ce point extrême et que cette dépendance politique de l'Omân ne serait ni régulièrement ni ostensiblement consommée, il est indubitable, pour toute personne connaissant les rapports de Saïd avec le gouvernement anglo-indien, que le premier est complètement à la dévotion du second, et que, le cas d'une guerre échéant pour l'Angleterre, elle aurait, au service de ses possessions de l'Inde, sinon un auxiliaire actif dans le Sultan, du moins un surcroît de matériel à sa disposition dans la marine de ce prince » [1671](#).

En 1834 Sayyid Sa'ïd bin Soltân alla jusqu'à faire don au roi d'Angleterre Guillaume IV du vaisseau de 74 canons *Liverpool*, construit pour lui à Bombay et qu'il estimait « trop grand » pour son propre service. Le cadeau fut accepté et le navire, rebaptisé *Imam*, entra en service dans la flotte britannique. Le sultan se vit offrir en échange un yacht à vapeur, le *Prince Régent*. L'épisode, significatif, permet de comprendre pourquoi et comment la flotte omanaise, assurée de la protection de la Grande-Bretagne, avait pu, dès la fin du XVIII^e siècle, ralentir, puis plafonner, sa montée en puissance, en même temps qu'elle se réorientait largement vers des tâches spécifiques. Sous le règne de Sayyid Soltân ibn Ahmad (1790-1804), la flotte n'avait déjà plus comme unité majeure qu'une frégate de 1 000 tonnes et 32 canons, construite à Bombay, accompagnée de trois autres de 20 canons [1672](#). En 1835 celle de Sayyid Sa'ïd comptait quatre frégates « lourdes » dont deux de 50 canons, et trois « corvettes » de 22 à 18 canons, en sus des petits bâtiments. En 1846 il y avait trois bâtiments de 54 à 40 canons, six de 24 à 16, et sept de 12 à 6 [1673](#). En 1860 on dénombrait six vaisseaux de guerre et une corvette [1674](#). On était ainsi, à l'abri de l'*Union*

Jack, très loin des effectifs du XVIII^e siècle. Mais bien avant la fin de celui-ci les vaisseaux de guerre avaient pu être employés, parallèlement à leur mission protectrice, à de fructueuses opérations commerciales, des côtes de l'Inde à celles de l'Afrique et jusqu'en Europe et en Amérique, tout en conservant leur armement « sans doute pour faire parade de leurs canons » [1675](#).

Cette étonnante combinaison guerrière et mercantile, sous la suzeraineté de fait d'une grande puissance européenne, sans l'appui de laquelle ce développement aurait été inconcevable, avait prospéré dans une curieuse atmosphère, très « libérale ». « La bigoterie ne fait pas partie des vices de Mascate », écrivait un officier britannique en visite dans le port en 1822. Ayant eu l'honneur de recevoir le sultan à son bord, il s'était efforcé de dissimuler les cochons qu'il y conservait pour la consommation de l'équipage. Il les avait fait placer dans des canots pour les éloigner, afin que leur présence n'offusquât point les yeux de son auguste visiteur. Las ! les animaux, dérangés de leur confort habituel, poussèrent des hurlements, au point que l'écho s'en répercutait jusque dans les collines du voisinage. Le sultan, loin d'être choqué, ne fit que s'en amuser. Le voyageur constatait d'ailleurs qu'il y avait parmi les équipages de nombreux non-Musulmans, venus de l'Inde, que ces animaux ne devaient pas effaroucher^{[1676](#)}. Ces Omanais, toutefois, furent-ils de bons marins ? Les témoignages européens à leur sujet sont consternants. Le même observateur signalait déjà que leurs connaissances restaient du domaine d'un empirisme traditionnel et très rudimentaire. À la même époque le gouverneur de Lamou, sur la côte est-africaine, qui avait précédemment commandé une frégate, était cependant incapable de déterminer avec précision la direction de La Mecque, et l'officier britannique dut le faire pour lui [1677](#). Le commandant français Guillaïn, qui fut à Zanzibar en 1846, a laissé de cette marine omanaise un tableau fort sévère. Il constatait notamment l'état déplorable des personnels, qui ôtait toute valeur réelle à cette flotte apparemment imposante, et le recours nécessaire, pour les hommes comme pour l'armement, aux apports de l'Europe.

« Que signifient tant de navires, si beaux qu'ils soient, sans un personnel

apte à les diriger ?... Des sacrifices considérables que Syed Saïd a faits et qu'il continue de faire dans le but de se procurer des navires, il ne tire pas seulement une satisfaction d'amour-propre ; car rien n'est humiliant pour lui comme ce grand nombre de bâtiments réduits à l'état de pontons et pourrissant dans ses ports, faute d'équipages propres à les monter... En ce qui concerne le matériel d'armement la marine de Syed Saïd est tributaire des nations étrangères : les approvisionnements de toute espèce, gréement, chaînes, artillerie, armes, voiles, pavillons, poudre, boulets, etc., proviennent de l'Inde ou quelquefois de l'Europe, et lui coûtent, par conséquent, fort cher. Aucun service n'est réglementé pour la conservation d'approvisionnements si dispendieux... Les navires, désarmés, sans tentes, sans couvertures, restent exposés aux intempéries du climat. Quand l'un d'eux, en partance, a besoin d'une pièce de voilure, de gréement, ou de mâture, on pille dans l'équipement des autres, de telle sorte que, le jour où il faut envoyer ceux-ci à la mer, on ne retrouve plus les objets nécessaires à leur armement.

« Sous le rapport du personnel, le Sultan est de même obligé de recourir aux étrangers. Si l'un de ses navires entreprend un long voyage, s'il double le cap de Bonne-Espérance, par exemple, il y a toujours à bord, pour le diriger, quelque officier emprunté aux marines européenne ou américaine. Quant aux matelots, il semble qu'on devrait pouvoir s'en procurer à volonté dans un pays qui possède une si vaste étendue de côtes, dans des parages fréquentés par un nombre infini de bateaux arabes ; mais l'argent prodigué pour l'achat de bâtiments inutiles manque pour réunir et solder des équipages suffisants. Puis, lorsqu'il s'agit d'armer de grands bâtiments de guerre avec des hommes habitués à la navigation irrégulière des bateaux, de les plier à la discipline, de les former aux manœuvres d'ensemble et au maniement des armes, c'est toute une éducation qui ne s'improvise pas et qui exigerait préalablement un corps d'officiers et d'instructeurs déjà capables, dont la marine du Sultan est dépourvue. Aussi, sans le secours de quelques hommes spéciaux venant de l'Inde... la marine militaire du Sultan ne serait composée que de barques où l'on ne saurait pas même charger un canon ou un fusil ».

Une instruction minimale était cependant requise des officiers, et un semblant de hiérarchie européenne avait été institué.

« Ils [les officiers] sont tenus de savoir observer la hauteur méridienne, marquer le point sur la carte et donner la route ; le capitaine doit observer à midi, de même que les officiers. Quelques jeunes gens pouvant être assimilés à nos élèves figurent parfois dans l'état-major ; pour y être admis il faut qu'ils sachent lire, écrire et faire les calculs arithmétiques ; ils sont placés sous les ordres des officiers, et prennent part, avec eux, au service du quart... Sans qu'il existe aucune marque extérieure de hiérarchie, les états-majors ont un simulacre de discipline et de démarcation ».

Mais le service intérieur restait déplorable :

« Il ne paraît réglementé que pour ce qui a trait à la garde et à la manœuvre du bâtiment en mer ; en ces deux points, il est à peu près modelé sur ce qui se fait à bord des navires européens, c'est-à-dire qu'un officier de service, relevé de quatre heures en quatre heures, a sous ses ordres, pour la manœuvre, un maître, un second maître, des élèves et la moitié de l'équipage, excepté les canonniers exclusivement affectés au service des pièces.

« Les uns ni les autres n'étant faits à des habitudes d'ordre, et ne comprenant pas mieux qu'à bord des bateaux l'utilité de la discipline, il en résulte que la tenue du personnel et la propreté du matériel sont négligées et laissées à la volonté de chacun ; aussi ces navires sont-ils des foyers de saleté et d'infection, où se déclarent souvent des maladies épidémiques, qui font d'autant plus de victimes qu'il n'y a point de médecins à bord et que les malades sont abandonnés aux moyens empiriques dont se servent les Arabes. Un de ces navires de guerre, envoyé à Londres il y a quelques années, perdit une soixantaine d'hommes, par suite de sa mauvaise tenue intérieure et de l'insuffisance de la nourriture, le riz et l'eau étant trop peu

substantiels, sous des climats tempérés. En outre, soit insouciance, soit imprévoyance, l'on n'avait pas songé à fournir aux hommes de l'équipage des effets qui pussent les garantir du froid, de sorte que, par toutes ces causes réunies, le navire est revenu à Zanzibar après une absence de quinze à dix-huit mois, avec quatorze hommes seulement sur cent qui en étaient partis » [1678](#).

Il est assurément remarquable que la marine omanaise, qui ne fut pas intrinsèquement différente, dans les réalités et les misères de sa vie quotidienne, des autres grandes marines musulmanes, ait pu ainsi faire cependant honorable figure, au moins en apparence, pendant plus de deux siècles. Ce fut en fait l'expression d'une situation coloniale unique, où la Grande-Bretagne, toujours soucieuse de ses intérêts matériels, estimait moins onéreux de faire régner l'ordre, dans l'océan Indien occidental, par Arabes interposés, plutôt que grâce aux services des impeccables, mais coûteux, navires de sa Gracieuse Majesté.

L'ISLAM ET LES GENRES DE VIE MARITIMES INDIGÈNES

Au-dessous de cette « strate supérieure » de flottes militaires, où l'exception omanaise fut ainsi la seule à être durable, les marins musulmans, cependant, dans ces mers du Sud, furent, et restent, partout. Les observateurs européens n'ont pas manqué d'être frappés par la prolifération d'innombrables bateaux et barques indigènes, pour lesquels ils ont développé des noms génériques ; parlant de « boutres » ou de « dhow » dans l'océan Indien occidental, termes d'origine d'ailleurs assez mystérieuse [1679](#) ; adoptant dans le Monde Malais le mot local « prao » [1680](#). Dans les aires islamisées comme dans celles où l'Hindouisme et le Bouddhisme ont pu se maintenir l'activité maritime est également spectaculaire. Elle l'est particulièrement dans l'Asie du Sud-Est, en Malaisie et en Indonésie, où le découpage insulaire la favorise. Mais elle est également très importante sur certaines côtes de l'Arabie méridionale ou orientale [1681](#). Se reconnaître dans un monde aussi vaste et aussi complexe n'est pas chose facile. Cherchons cependant à préciser, dans ces

genres de vie maritimes, le rôle, et la part, de l'Islam.

LES PÊCHEURS

Toutes les côtes de ces mers du Sud abritent leurs communautés traditionnelles, vivant de la mer proche sans guère s'éloigner des rivages : en peuplement parfois presque continu dans le Monde Malais ou dans d'autres archipels (Maldives, Laquedives) ; en groupes plus clairsemés sur les côtes de l'Arabie, de l'Afrique orientale ou du golfe Persique. Dans ce dernier la pêche des perles, bien antérieure à l'Islam ¹⁶⁸², est restée jusqu'au milieu du XX^e siècle une des ressources essentielles, occupant à son apogée, vers 1930, quelque 75 000 personnes avec 1 200 bateaux, et encore près de 10 000 personnes avec 500 bateaux en 1946 ¹⁶⁸³. Ces gens restent dans l'ensemble mal connus. Fort peu de monographies leur ont été consacrées, du moins de celles qui s'attachent à décrire leur vie quotidienne et leur insertion dans le milieu géographique local, sans parler de leurs attitudes religieuses. L'étude la plus importante qui ait été vouée aux pêcheurs malais ¹⁶⁸⁴ est à peu près exclusivement centrée sur leur situation économique et leur niveau de vie. On ne sait pratiquement rien de ceux des Maldives et des Laquedives, poussière d'îles qui vivent à peu près exclusivement de l'exploitation des eaux et qui, islamisées sans doute dès le XII^e siècle (voir p. 97), ont réalisé entre la religion musulmane et la mer une symbiose sans doute unique. Un certain nombre de traits fondamentaux peuvent cependant être dégagés.

Il semble d'abord incontestable que les pêcheurs ont constitué, là où cela leur était possible en vertu de leur position géographique et des rapports de forces locaux, un milieu humain réfractaire à l'Islam. Dans le Monde Malais, où existent encore des « nomades de la mer » ¹⁶⁸⁵, ou plutôt aujourd'hui des « populations aquatiques » ¹⁶⁸⁶ car beaucoup sont maintenant sédentarisés et abandonnent de plus en plus leur vie sur les bateaux pour des habitations de terre ferme, qui vivent exclusivement de diverses pêches ou collectes dans les eaux et vases des mangroves littorales, un nombre appréciable d'entre eux sont restés païens. Beaucoup d'autres sont d'islamisation très récente, tels les Mawken de la partie septentrionale de la côte occidentale de la péninsule malaise, qui ne l'ont

sans doute pas été avant le milieu du XIX^e siècle, et chez qui l'influence musulmane reste d'ailleurs faible (ils consomment encore couramment des boissons alcoolisées [1687](#) ; ou les Dueno de la côte du Johore à l'Ouest de Singapour, qui n'auraient commencé à fréquenter réellement les mosquées que vers 1950 et restent peu pratiquants et mal considérés pour cette raison par leurs voisins malais de « terre ferme » islamisés de longue date, ceci bien qu'ils tiennent d'autant plus à s'afficher comme Musulmans [1688](#). Cette marginalisation religieuse a été jadis largement effective. Tandis que les Orang Laut (« gens de la mer ») du pourtour du détroit de Malacca, relativement concentrés dans l'orbite proche de sultanats malais vigoureux, étaient en général intégrés assez vite à l'organisation socio-politique, puis à la religion, dominantes, les Sama de la mer de Soulou restèrent beaucoup plus périphériques par rapport au sultanat qui s'y développa à partir du XIV^e siècle sur un espace maritime très distendu [1689](#). Le phénomène peut être éclairé dans une zone de contact comme Ceylan, où se mêlent et s'affrontent plusieurs religions : Bouddhisme, Christianisme, Hindouisme, Islam, apporté ici de bonne heure par des marchands arabes et dont les fidèles, les « Moors », constituent quelque 6 % de la population totale de l'île. Bien que vivant très largement sur les côtes, ces Musulmans de Ceylan ne sont guère pêcheurs. La grande majorité de ceux-ci sont chrétiens. À Negombo, grand centre de la pêche sur la côte occidentale de l'île, les Musulmans, qui sont 6 % de la population, ne participent pas à la pêche, assurée à peu près uniquement par les Chrétiens [1690](#). Les cas de ce genre sont nombreux. Dans l'île de Mannar, au village de Vidattaltivu, qui est en majorité musulman, c'est la minorité chrétienne qui pratique la pêche des holothuries (bêches de mer) [1691](#). Il y a cependant quelques exceptions, tels des groupes de « pêcheurs-paysans » autour de Batticaloa sur la côte orientale. Le fait que les Musulmans ne soient pas « encastés » de façon stricte leur facilite cette combinaison d'activités, plus difficile pour les Cinghalais restés prisonniers des catégories traditionnelles. Au village musulman de Kaddankudy un quart des quelque 8 000 habitants pratiquent ainsi la pêche [1692](#). Sur cette même côte existe un village de pêcheurs de perles musulman près de Trincomalee [1693](#). Dans l'île de Mannar (côte occidentale), ce sont des pêcheurs musulmans qui capturent, comme d'ailleurs le plus souvent sur les côtes méridionales de l'Inde, le grand mollusque *Turbinella pyrum*, très recherché pour sa conque qui sert

d'instrument sonore dans le culte hindou ¹⁶⁹⁴. Ces Labbay, caste musulmane de pêcheurs du sud de l'Inde ¹⁶⁹⁵, restent toutefois une exception sur une côte où leurs coreligionnaires ne sont cependant pas rares.

Dans les zones massivement et anciennement islamisées par ailleurs, comme le Monde Arabe, il faut remarquer que les pêcheurs constituent en principe des couches sociales inférieures, du moins par rapport aux populations nomades tribalisées de l'intérieur. Certes il n'est pas « honteux » (*'aip*) d'être pêcheur à Bahraïn, où les perles, notamment, sont à l'origine de fortunes importantes, mais les Arabes originaires du continent ne pratiquent pas d'intermariage avec eux ¹⁶⁹⁶, et c'est pratiquement le cas dans toute l'Arabie. Dans le Baloutchistan pakistanais, des clans, tel celui des Reis, qui se sont plus ou moins récemment engagés dans la pêche, ont perdu leur statut social. Un autre clan de pêcheurs se rattache à l'hérésie Zikri, issue d'un *mahdî* autoproclamé de la seconde moitié du XV^e siècle qui a totalement modifié les pratiques cultuelles, et dont la secte n'est plus considérée comme musulmane ¹⁶⁹⁷. Le Zikrisme, qui semble avoir disparu de l'intérieur, a trouvé refuge dans cette communauté marginalisée du littoral. Dans un secteur profondément et anciennement islamisé de la côte orientale africaine, en même temps que pratiquant une vie maritime intense, autour de Lamou, être pêcheur n'est pas considéré comme une activité socialement relevée, et le poisson est d'ailleurs une nourriture peu appréciée au regard de la viande ¹⁶⁹⁷. Cette infériorité sociale peut s'expliquer dans bien des cas par l'origine récente de la population de ces villages de pêcheurs, qui font souvent figure de ramassis de vagabonds, détribalisés, sans généalogies, venus d'on ne sait où, et contraints de chercher dans la mer une occupation dangereuse et jugée décriée. Bien de ces localités des côtes de la mer Rouge apparaissent ainsi comme des groupements reconstitués, d'origines très diverses : tel celui d'Aqaba, où l'on pêchait seulement avec des radeaux de palmes au début de ce siècle, et où la pêche par bateaux (construits à Jaffa et amenés par camions) n'est apparue qu'après l'occupation par les Anglais en 1917, et est pratiquée par une population dont le vocabulaire révèle l'origine très composite ¹⁶⁹⁸ ; ou celui d'Al-Ghardaqa, sur la côte égyptienne au Sud de la pointe du Sinaï, ancien gisement de pétrole dont les puits sont épuisés depuis le début des années 1960 et qui a survécu comme une agglomération de pêcheurs venus

de tous les horizons (Sinaï, Hedjâz, Kosseïr, Bédouins soudanais, etc.)¹⁶⁹⁹. L'instabilité de ces communautés apparaît très forte, et il est impossible, ainsi, de prétendre rechercher la moindre continuité entre les *Ichthyophagi* connus des Grecs sur la côte du Makrân (Baloutchistan persan) et les misérables villages de pêcheurs qu'on y rencontre aujourd'hui ¹⁷⁰⁰.

En fait cette situation sociale inférieure des pêcheurs n'est cependant pas spécifique de la civilisation islamique dans ces mers du Sud et de l'Extrême-Orient, où elle est signalée un peu partout, tant dans le subcontinent indien que dans le domaine sino-japonais ¹⁷⁰¹. Mais à tout le moins l'Islam n'a en rien corrigé cet état de choses. Alors que cette religion universaliste et égalitaire a, dans l'Inde, gagné massivement des basses castes, ce qui a été notamment à l'origine de l'islamisation du Bengale (par conversion de populations de défricheurs, marginalisés et extérieurs à la société hindoue), elle n'a eu aucun effet de cette sorte sur les castes de pêcheurs qui ont en revanche été très largement converties au Christianisme ¹⁷⁰². Au mieux l'Islam a fait preuve à leur égard d'une superbe indifférence.

LES TRANSPORTEURS-COMMERÇANTS

Il n'en fut pas de même en ce qui concerne la navigation commerciale. C'est sous la bannière, et avec l'approbation évidente, de l'Islam, qu'une multitude de marins industriels, dans ces mers du Sud, ont exercé leur activité, transportant passagers et marchandises : en mer Rouge vers Djedda pour le pèlerinage de La Mecque ou pour d'autres trajets, toujours difficiles sur cette mer dangereuse en raison des récifs coralliens frangeants ¹⁷⁰³ (voir p. 432 « Aventures de mer. 15-16 ») ; d'Arabie et du golfe Persique vers l'Inde ou la côte orientale d'Afrique, en un trafic qui s'est maintenu jusqu'à nos jours (voir p. 438 « Aventure de mer. 17 ») ; dans le Monde Malais surtout où les peuples de Célèbes Sud en particulier, Bougis et Macassar, ont déployé à l'époque coloniale hollandaise et jusqu'à aujourd'hui un prodigieux esprit d'entreprise.

Ce commerce maritime traditionnel a été depuis longtemps décrit, dans un livre qui a fait époque ¹⁷⁰⁴, comme un « commerce de colportage », portant surtout sur des produits très variés, de prix élevés, transportés en

petite quantité sur de longues distances par une nuée de marchands individuels peu organisés, suivant les rythmes saisonniers commandés par l'alternance des vents de mousson. Les conditions dans lesquelles ce type d'entreprise a largement cédé la place à celui des Portugais d'abord, puis des Hollandais et des Anglais après la chute d'Ormuz en 1622, ont suscité entre les historiens des controverses générales approfondies quant aux étapes et aux modalités de ce renouvellement. Il semble acquis que les Portugais se sont adaptés à ce type d'activité sans y apporter de modifications appréciables [1705](#), et qu'en revanche de nouvelles structures, plus efficaces, ont été introduites au début du XVII^e siècle par les grandes « Compagnies » des pays de l'Europe du Nord [1706](#). Mais on ne s'est guère encore intéressé, autrement que localement et épisodiquement, à la façon dont les sociétés indigènes, à l'ombre des pouvoirs européens grandissants, se sont peu à peu intégrées à cette sphère commerciale nouvelle.

Dans l'océan Indien occidental, d'assez nombreuses analyses contemporaines ont cependant précisé les rythmes, les structures et l'organisation du commerce maritime indigène des « boutres » [1707](#). Il y a d'abord, un peu partout, un actif cabotage local, en très modestes barques. Par exemple sur les côtes iraniennes du Golfe il n'existe pratiquement aucun village littoral sans bateaux. Dans 12 localités du Tanguistân et du Dachtî (côte du Fârs), il y avait au total, au début des années 1960, 200 petites embarcations, soit une pour 8 à 9 mâles, qui trafiquaient dans tout le Golfe, de l'Oman jusqu'à Bouchir et Khorramchahr. À Ganaveh, bourgade de 2 000 habitants de caractère déjà semi-urbain, on comptait 9 bateaux engagés dans cette activité. Tous ces marins étaient d'ailleurs des Arabes [1708](#). À la même époque sur la côte orientale africaine, dans le secteur de Lamou (Nord du Kenya), qui avait environ 20 000 habitants au total, dont 12 000 à 13 000 purement ruraux, on dénombrait 237 bateaux d'un tonnage approximatif évalué à 2 980 tonnes. À Lamou même (3 000 habitants) il y avait 88 bateaux, d'un tonnage total de 1420 tonnes, tous occupés essentiellement au cabotage le long de la côte, d'août à mai, la mer trop forte de la mousson d'été les condamnant seule au repos [1709](#). Ces navires transportaient des produits locaux très variés, et redistribuaient ceux qui provenaient du trafic au long cours.

À ce cabotage se superposait en effet un niveau supérieur d'entreprises

maritimes. On en possède des évaluations précises pour le milieu du XX^e siècle. En 1939 on estimait à environ 2 000 le nombre des navires assurant les relations transocéaniques vers l'Afrique orientale et l'Inde à partir des ports du Golfe, de l'Oman, et de l'Arabie méridionale jusqu'à Aden et au Yémen, occupant au total 30 000 à 40 000 personnes. À Koweït seule il y en avait à cette époque 106, de 75 à 300 tonnes de jauge (moyenne autour de 100 tonnes). On en comptait environ le même nombre à Sour sur la côte de l'Oman. Ces bateaux faisaient un voyage aller et retour par an vers l'Afrique orientale (voir « Aventures de mer. 17 »), ou deux vers l'Inde occidentale. Le trafic consistait surtout en dattes à partir du fond du Golfe, poisson séché provenant d'Arabie méridionale, sel, auxquels s'ajoutaient des marchandises diverses et produits fabriqués de l'artisanat des villes du Moyen-Orient arabe. En retour venaient surtout du bois de teck et des cordages pour constructions navales en provenance de l'Inde, du bois de mangrove (pour la construction des maisons) d'Afrique orientale, des noix de coco et nattes, du café et du sucre. À ce transport au long cours les navires ajoutaient un cabotage actif d'escales à escales, avec un colportage très varié pratiqué par des marchands embarqués pour qui le bateau constituait un magasin ambulant. Un transport de passagers, souvent entassés dans des conditions invraisemblables (on cite des cas de clans entiers de pasteurs nomades transportés avec leur bétail d'Arabie vers la côte somalienne), apportait des recettes supplémentaires. À ce commerce participaient, à côté des navires arabes et en nombre beaucoup moins important mais néanmoins appréciable, des bateaux des ports de la côte occidentale de l'Inde [1710](#).

On peut suivre dans le temps l'évolution de ce trafic transocéanique. Il a incontestablement décliné depuis le milieu du siècle, même si les étapes de ce recul sont insuffisamment précisées. Le nombre de bateaux qui s'y consacrent a commencé à diminuer assez régulièrement dès avant la fin des années 1950. En 1952 Alan Villiers, qui avait répertorié en 1939 trente navires koweïtiens faisant le commerce de la côte africaine, n'en comptait plus qu'une douzaine [1711](#). En 1957 66 bateaux repartaient de Lamou pour le Golfe entre le 1^{er} avril et le 15 mai. Ils n'étaient plus que 55 en 1958, 21 en 1959, 32 en 1960 [1712](#). À la fin des années 1970, un observateur français ne trouvait plus au départ d'Aden que trois routes régulières, vers Basra,

Bombay et Zanzibar. Il notait que ce trafic hauturier ne dépassait plus à cette époque Zanzibar et Mombasa vers le Sud, et que nombre de passages avaient cessé de fonctionner dès la Seconde Guerre Mondiale, par exemple entre Djibouti et Mogadiscio entre 1940 et 1943 ¹⁷¹³. Mais en revanche il faut souligner que ce milieu du XX^e siècle avait constitué une période d'apogée, et que l'essor avait été considérable au cours du siècle précédent. En témoignent les données soigneusement réunies par un marin français sur la côte orientale d'Afrique dans les années 1846-1848. Il n'y dénombrait alors au total que 170 navires faisant la grande navigation, dont 35 venant de l'Inde britannique, 50 de l'Oman et du Golfe, 25 de la côte Sud de l'Arabie, 10 de la mer Rouge, auxquels s'ajoutaient quelque 50 bateaux africains. Il est vrai que le nombre avait diminué récemment par suite de la suppression du trafic des esclaves, qui occupait une bonne partie d'entre eux, et qu'il avait dû s'élever à 210 dans les années 1830-1840. Il n'en reste pas moins que les effectifs de ces bateaux de haute mer ont été multipliés environ par 10 entre le milieu du XIX^e siècle et celui du XX^e siècle. Parallèlement sont intervenues d'autres modifications importantes. Le tonnage des navires, entre les deux mêmes dates, avait approximativement doublé. Il allait dans les années 1840 de 30 à 160 tonnes, la moyenne se situant autour de 50 à 60 tonnes¹⁷¹⁴. La composition du trafic, enfin, avait changé. Il était jadis infiniment plus varié. Outre les esclaves, les possessions omanaises de l'Afrique orientale exportaient, sur des bateaux indigènes, de l'ivoire, des peaux et cornes de rhinocéros, de l'écaille et de la viande séchée en provenance de Madagascar, des grains (mil), du sésame et de l'huile de sésame, des noix de coco et de l'huile de coco, des clous de girofle, des noix d'arec, du copal, de la cire, de l'ambre, etc. Elles importaient, outre les dattes, les poissons séchés et le sel qui sont restés jusqu'à aujourd'hui la base du trafic, quantité d'articles fabriqués (poterie, verrerie, verroterie), des étoffes (cotonnades, soieries), des tapis, des parfums (pour Zanzibar), des chevaux et des ânes, du riz (de l'Inde) et du blé (d'Iran), du sucre et du café ¹⁷¹⁵.

Le transport maritime indigène, au cours du dernier siècle, s'est ainsi spécialisé sur certains « créneaux » particuliers de marchandises, en même temps qu'il s'accroissait considérablement en volume. C'est le signe d'une remarquable adaptation au système économique dominé par le grand

commerce maritime européen ou américain à vapeur, ceci sans modification sensible des techniques de navigation (la motorisation ne commençant réellement, dans cet océan Indien occidental, en ce qui concerne les navires indigènes, qu'après la Seconde Guerre Mondiale). Comment cela fut-il possible ? Quelles structures économiques et sociales ont permis cette expansion, dans l'orbite de la navigation, infiniment plus performante, des Occidentaux ? Plusieurs réponses ont été proposées. Un amiral français posait déjà clairement le problème il y a un siècle et demi, voyant dans l'extrême faiblesse du niveau de vie et des salaires des équipages la seule réponse possible :

« Les Arabes qui les montent, habitués au retour périodique des moussons, n'exécutent en général qu'un voyage par an... [ils] entendent bien le commerce ; malgré cela ils sont rarement employés par les Européens..., et comme ils ne prennent que de très faibles cargaisons, ce n'est que grâce à l'extrême économie des Arabes qu'ils peuvent servir pour le commerce » [1716](#).

Alan Villiers, à partir du bilan très approfondi qu'il avait établi pour un de ces voyages, avait insisté sur les avantages dus à la souplesse du système, à son caractère prédominant de colportage, prompt à saisir toutes les occasions (et notamment de contrebande) ; et en ce qui concerne les transports relativement pondéreux comme les dattes ou les bois, à l'extrême division de la marchandise, qu'il est infiniment plus rentable de répartir entre de très nombreuses cargaisons écoulées progressivement que si on les transportait en une fois sur un gros vapeur dont l'arrivée saturerait le marché [1717](#). Mais quelques années plus tard R. LB. Bowen a pu rétorquer que toutes les dattes vendues à Aden en 1949 y étaient arrivées par vapeur et non sur les boutres de Koweit. Le même auteur affirmait que l'activité de ces bateaux indigènes traditionnels n'était réellement rentable que dans un rayon de 450 à 500 milles nautiques de leur port d'attache, ce qui excluait les grands itinéraires du fond du Golfe vers l'Afrique avec un seul aller et retour annuel. Il voyait en fait à l'époque la cause essentielle de pérennité du système dans l'endettement qui attachait les équipages aux capitaines, et ceux-ci aux armateurs [1718](#). Il semble bien que le déclin actuel, depuis

l'apparition des revenus pétroliers dans le Golfe, lui donne raison.

Quoi qu'il en soit il n'en faut pas moins constater cet essor passé. Que devait-il spécifiquement à l'Islam ? On peut se poser la question. Certes l'Islam présente pour la navigation transocéanique une indéniable supériorité par rapport à l'Hindouisme, dans la mesure où celui-ci est beaucoup plus sensible aux inévitables souillures provoquées par le voyage en mer (nourriture, promiscuité). Mais si les hautes castes étaient ainsi portées à l'éviter, les plus basses pouvaient s'y adonner plus facilement. Dans l'Inde péninsulaire l'expansion de l'activité maritime s'est ainsi poursuivie sous l'influence coloniale sans que les marins musulmans en aient bénéficié particulièrement. On a remarqué que l'activité maritime locale et régionale y est longtemps restée aux mains des Asiatiques, quelle que fût leur confession, sous le niveau supérieur des Compagnies européennes. En 1813, sur 45 sociétés de commerce maritime existantes à Bombay, plus de la moitié leur appartenait¹⁷¹⁹. Mais l'étude du Monde Malais permet d'établir avec la religion musulmane d'indiscutables corrélations. Certes une grande activité maritime y régnait bien avant l'islamisation. De même on a pu montrer que celle-ci n'a pas été le fait des marchands et n'a pas eu de relations directes avec le commerce. Elle a été l'expression de pures activités missionnaires et la conversion de l'aristocratie javanaise a été due essentiellement à des motifs politiques¹⁷²⁰. Mais il n'en reste pas moins que l'Islam, une fois enraciné, a grandement favorisé le commerce, activité noble par excellence ¹⁷²¹. Et c'est dans les ports, où les marchands musulmans étaient établis en nombre et faisaient souche, que s'est développé le modèle politique nouveau du « sultanat malais », côtier, musulman, ayant tous ses intérêts dans les relations commerciales maritimes, expression d'une société bien différente de celle des royaumes traditionnels de l'intérieur, hindouistes et fondant leur prospérité sur la riziculture ¹⁷²². Entre ces nouvelles entités politiques dispersées sur les rivages de tout l'archipel fonctionnaient des « réseaux » ¹⁷²³ commerçants essentiellement musulmans reposant sur la navigation. Les autorités coloniales hollandaises n'étaient pas spécialement favorables à ces concurrents éventuels. Leur idéal était bien différent. C'était celui d'une activité maritime indigène de type « satellitaire », d'une multitude non structurée de petites barques ayant pour unique fonction d'alimenter

les grands centres coloniaux en cargaisons de denrées exportables à destination lointaine, tout en assurant la redistribution, dans les plus petits recoins de l'archipel, des produits européens arrivant en échange. Telle était encore la situation à Java au XVII^e siècle, où un mouvement incessant de petites barques indigènes, montées par 4 ou 5 hommes en moyenne (au plus 8 à 10), assuraient, au-dessous de la strate supérieure des grands navires de la Compagnie hollandaise, les relations du port de Batavia avec l'ensemble des îles [1724](#). L'autorité hollandaise s'efforçait de limiter strictement leur activité à cette fonction subsidiaire. En 1688 on la voit ainsi, lorsque sa mainmise se précise sur Célèbes, se préoccuper de restreindre le commerce maritime indépendant au long cours des Bougis, pourtant ses fidèles alliés, et de réorienter ce peuple vers l'agriculture « dans laquelle ils ont été élevés depuis leur enfance », notamment en les obligeant à prendre un passe à Fort Rotterdam, nouvellement fondé dans la grande île, lorsqu'ils veulent faire du commerce outre-mer [1725](#). La profonde vocation maritime des Bougis et la solidarité des réseaux commerciaux musulmans eurent raison de ces obstacles. La première était bien antérieure à l'Islamisation. Celle-ci ne s'est concrétisée formellement qu'au début du XVII^e siècle, après s'être développée progressivement au cours du XVI^e siècle. Les débuts de l'expansion outre-mer des peuples de Célèbes Sud, Bougis et Macassar, remontent au moins au XV^e siècle et sans doute plus haut. Elle a été l'expression de la mise en place de royautes très originales [1726](#), avec élection du prince régnant, « contrat social » avec le peuple, « lois de liberté » favorisant l'entreprise individuelle. Sous ces principes à la fois démocratiques et libéraux s'est ainsi constituée une idéologie marchande, dont le mot d'ordre : « partez outre-mer et enrichissez-vous », a trouvé son apogée dans le royaume de Wajo', celui des États bougis dont sont issus le plus grand nombre de ces navigateurs. L'attachement au principe de la « liberté des mers » était consubstantiel à ces structures politiques, comme en témoigne la réponse que fit en 1615 le Sultan Ala'ud-Dîn (de Macassar) aux envoyés du gouvernement général hollandais :

« Dieu a créé la mer et la terre. La terre, il l'a partagée entre ses serviteurs, mais la mer il l'a donnée à tous les hommes. On n'a jamais entendu dire que quiconque ait été empêché de naviguer. Si vous le faisiez, ce serait comme de retirer le riz de la bouche de vos frères humains » [1727](#).

C'est sur ces bases que s'était développée la navigation des Bougis et des Macassar, qui trouvèrent bientôt dans le système colonial hollandais l'occasion d'étendre leurs profits. Nombre d'entre eux comptèrent ainsi de bonne heure au rang des alliés et clients de la Compagnie. Mais lorsque celle-ci, après avoir établi dans les années 1660 sa suzeraineté politique sur Célèbes, s'efforça de brider ces redoutables auxiliaires-concurrents (voir plus haut), la connivence des « réseaux musulmans » vint à leur aide. Dès le début du XVII^e siècle, les Musulmans de Hitu préféraient vendre leur muscade à un quart de réal aux Macassar plutôt qu'à deux réaux aux Hollandais [1728](#). Le succès ne cessa pas. Se répandant dans tout l'Archipel, ils y furent les plus habiles navigateurs, jusqu'au-delà du détroit de Malacca. En 1825 il y avait 780 bateaux de Wajo' dans les mers indonésiennes [1729](#). Des colonies de peuplement, dispersées un peu partout le long des rivages, fournissaient des relais. On estime aujourd'hui que les Bougis et les Macassar (respectivement 3,5 millions et un million de personnes à Célèbes) comptent dans tout le Monde Malais une diaspora de 350 000 âmes au minimum [1730](#), qui restent un fondement de leur force commerciale. L'Islam, qui n'avait rien à voir avec les origines de la vocation maritime des Bougis, a donné en tout cas un considérable coup de fouet au développement de leurs activités.

Un autre exemple saisissant est celui des « Arabes » de l'archipel sud-est asiatique, en fait essentiellement des Hadhramis (gens de la grande vallée du Hadhramaout, dont l'inféro-flux nourrit un ruban de grosses oasis au milieu des plateaux calcaires désertiques de l'Arabie méridionale) [1731](#). Il y avait de très longue date des colonies arabes de marchands établis dans le Monde Malais comme ailleurs sur le pourtour de l'océan Indien, mais en un courant assez ténu, et qui tendaient généralement à s'intégrer peu à peu aux populations des pays d'accueil. À la fin du XVIII^e et au début du XIX^e siècle le phénomène change brusquement d'échelle. À la suite de la montée en puissance de l'exploitation coloniale hollandaise et britannique les commerçants arabes se font en grand nombre les intermédiaires entre les paysans indigènes et les circuits économiques extérieurs, et leurs

groupements tendent à s'étoffer et à se stabiliser. Le fait nouveau et le plus remarquable est que beaucoup de ces commerçants se firent marins, au point que la navigation fut bientôt la principale source d'accroissement de ces colonies. Dès 1811 l'administrateur britannique Raffles remarquait que

« Les Arabes... sont de nombreux aventuriers qui poursuivent un commerce côtier de port à port » [1732](#).

Trois quarts de siècle plus tard, un excellent observateur hollandais écrivait :

« La navigation a été depuis longtemps le métier de prédilection des Arabes dans l'Archipel Indien. On ne s'y attendrait pas, la plupart d'entre eux n'ayant pas vu la mer avant de quitter leur patrie » [1733](#).

Pourtant ils prenaient volontiers la mer, et les nouveaux arrivants s'y adaptaient vite.

« Les hommes sont d'intrépides nageurs et plongeurs, bien qu'ils n'aient l'opportunité d'apprendre ces arts que dans les mares de cavités rocheuses laissées par les pluies dans le lit des oueds »,

commentait avec admiration un autre auteur britannique [1734](#). Cette vocation maritime était d'autant plus spectaculaire qu'elle semble être devenue chez les Hadhramis une caractéristique collective en une ou deux générations au maximum, et cela au sein d'une population effectivement jusque-là à peu près totalement étrangère à la mer. Elle témoigne d'un exceptionnel don d'opportunisme chez ces émigrants, il est vrai déjà largement lettrés (beaucoup d'entre eux étaient des sayyids, descendants du Prophète) et familiers avec les occupations commerciales, qui comprirent très vite que la navigation était dans l'archipel sud-est asiatique l'instrument

essentiel des profits et de la promotion sociale. De fait ces « Arabes » prirent rapidement une place importante non seulement dans le cabotage côtier mais dans le grand commerce. Dans la flotte moderne de Java (praos exclus) ils détenant déjà 22 % du tonnage en 1820 et dépassaient 50 % en 1850 ¹⁷³⁵, importants dans tous les ports avec leur centre principal à Gresik, possédant des navires atteignant couramment une jauge de 400 à 500 tonnes, et exceptionnellement jusqu'à 1 120 tonnes ¹⁷³⁶.

Regardons cependant les choses d'un peu plus près. Cette étonnante flambée fut au total assez éphémère. L'apogée de la navigation « arabe » dans le Monde Malais se situe vers 1845-1855. Elle décline à partir de cette époque devant les progrès du transport à vapeur, auquel elle ne sut guère s'adapter. En 1885 il n'y avait plus que 75 navires sous pavillon hollandais appartenant à des Arabes, jaugeant au total 16 000 tonnes, et pratiquement tous à voiles, les principaux centres se situant à Palembang et Souraya. Mais à Palembang même les Arabes n'avaient plus en 1885 que 22 grands voiliers de gréement européen, contre 60 en 1850. Il y avait eu un essai de compagnie arabe pour prendre part à la navigation à vapeur entre Batavia et Sourabaya, mais elle avait fait faillite, et on ne comptait, à la même date de 1885, que deux bâtiments arabes à vapeur dans l'Indonésie hollandaise, et quatre à Singapour. La navigation à voiles, d'ailleurs, se limitait désormais exclusivement au cabotage, et les expéditions lointaines vers la mer Rouge et le golfe Persique, fréquentes au début du XIX^e siècle, avaient cessé ¹⁷³⁷. Cette activité maritime arabe n'eut rien de comparable, en continuité, avec celle des Bougis. Le courant de l'émigration des Hadhramis vers le Monde Malais, cependant, ne s'était nullement tari. En 1930, 71 000 personnes, dans les Indes Néerlandaises, revendiquaient la qualité d'Arabes, contre 30 000 en 1905 ¹⁷³⁸. Mais ils n'étaient plus marins.

L'avaient-ils jamais réellement été ? Sans doute, mais dans des conditions et avec un statut bien particuliers. L'interprétation de tous ces faits est claire. La « vocation maritime » ne s'enracina jamais réellement dans la masse de cette population. Le même observateur hollandais remarquait en 1885 que « très peu parmi eux se font matelots ». Seuls le capitaine, le second et l'administrateur du navire étaient Arabes, le reste de l'équipage se composant exclusivement de marins indigènes. Il était exceptionnel qu'un capitaine arabe commandât un navire n'appartenant pas

à l'un de ses compatriotes. Leur niveau technique restait d'ailleurs faible. Les capitaines arabes ne passaient pas d'examen. Il y avait fréquemment un « second » européen à bord de leurs navires ¹⁷³⁹. En 1850 les trois plus grands navires arabes de Batavia, et quatre sur les sept qui étaient enregistrés à Singapour au nom d'une de leurs plus riches familles, étaient commandés par des capitaines hollandais ¹⁷⁴⁰. Les Arabes furent d'abord des commerçants, puis des armateurs, beaucoup plus que de véritables marins. La navigation fut pour eux un « cycle économique », qui céda la place à d'autres activités lorsque les difficultés de la concurrence leur firent rechercher d'autres occasions de profit. Venus à la mer à travers le commerce, ils la délaissèrent lorsque d'autres entreprises, terrestres, leur parurent plus lucratives.

On soupçonne çà et là, dans l'histoire de la navigation moderne dans les mers du Sud, des épisodes analogues, dont il n'est pas assuré qu'ils furent toujours à l'avantage des marins musulmans. À Sourate dans la première moitié du XVII^e siècle c'étaient le Grand Moghol lui-même et ses officiers qui étaient les principaux armateurs. Entre 1650 et 1700, en marge de la montée en puissance des Anglais et des Hollandais, la propriété des navires de commerce passe à des marchands particuliers locaux. On cite parmi eux un riche Musulman, mais en 1704-1705, sur trois bâtiments majeurs cités, deux sont possédés respectivement par un Hindou et un Parsi ¹⁷⁴¹. Retenons néanmoins, de cette étonnante « fusée » maritime des Arabes du Monde Malais, que la prédilection des Musulmans pour les occupations commerciales a considérablement favorisé leur activité maritime, allant parfois jusqu'à une participation concrète aux tâches de la navigation elle-même chez des groupes qui n'y semblaient aucunement destinés.

LES PIRATES

Ils ont tenu, de même, une place privilégiée dans le genre de vie parasitaire qui se développa aux dépens de ces navigateurs commerçants. Ceux-ci en effet, nombreux et souvent prospères, ont toujours fourni des proies à une classe de redoutables prédateurs. La piraterie, dans ces mers du Sud, immenses et souvent hors de portée immédiate des rares États organisés, a été de tous les temps et de tous les lieux. Bien antérieure à

l'Islam, elle l'a accompagné tout au long de son expansion et d'innombrables textes musulmans, de géographes ou de chroniqueurs, y font référence [1742](#). Indigène de façon permanente, elle a été également très largement le fait des Européens, sous-produit de leur pénétration dans l'océan Indien, de Madagascar à l'Asie du Sud-Est en passant par les mers de l'Inde [1743](#). Aujourd'hui même elle connaît un renouveau inquiétant, et sa recrudescence dans les mers de l'Indonésie attire régulièrement l'attention de la grande presse. C'est là que s'en situe actuellement le principal foyer. En 1996, sur 176 cas de piraterie enregistrés dans le monde, 53 avaient eu lieu autour de l'Indonésie, et 13 dans les eaux thaïlandaises [1744](#).

Plus ou moins endémique, cette piraterie des mers du Sud a cependant connu des flambées particulièrement spectaculaires. Dans le Monde Malais, la principale se situe dans la première moitié du XIX^e siècle [1745](#), avec deux foyers principaux, l'un dans le Sud de Mindanao (islamisé dès le XVI^e siècle), l'autre sur la côte sud-orientale de Sumatra et à proximité du détroit de Malacca, avec des refuges chez les sultans de Bornéo et jusqu'à Bali. Il s'agissait d'une exploitation soigneusement réglée, par contrats, avec des parts réservées aux principicules malais et aux recéleurs chinois, les armes provenant d'achats à Singapour ou des arsenaux de Brunei et de Nagari. Des types de praos spécialisés, très mobiles, se développèrent, combinant voiles et rames, attaquant par groupes de 6 à 8 et s'enfuyant très vite vers d'innombrables caches. Existait déjà aux XVII^e et XVIII^e siècles, cette piraterie malaise a pris indiscutablement un nouvel essor à la suite de l'absence temporaire des Hollandais pendant les guerres de l'Empire. Après leur réinstallation à Batavia en 1816 elle leur a causé de graves inquiétudes, l'emploi de « flottilles indigènes » supposées aussi mobiles que celles des pirates s'étant révélée inefficace. C'est seulement la généralisation de la vapeur à partir des années 1850 qui permettra d'en venir à bout en trois ou quatre décennies. L'autre grand centre s'est localisé sur la côte arabe du golfe Persique, au nord de l'Oman (actuels Émirats Arabes Unis). Il s'est développé dans la seconde moitié du XVIII^e siècle dans le contexte historique d'affaiblissement de l'État iranien et de son désintérêt de plus en plus marqué pour la mer (voir p. 367) qui marque cette période, tandis que la navigation européenne vers les Indes, en sus du trafic local, offrait des proies particulièrement tentantes. Les Britanniques

eurent de très grandes difficultés à réduire les nids de cette « Côte des Pirates », en une série d'expéditions conduites avec l'aide de la flotte du Sultan de Mascate (en 1809-1810 et surtout 1819-1820, notamment), pour aboutir à y mettre fin seulement en 1835 par la Trêve qui fit remplacer l'ancien nom par celui de « Trucial Coast » ¹⁷⁴⁶. On voit que ces grandes pulsations ne peuvent guère être séparées de la conjoncture historique générale, et des conditions de l'intervention des États européens, qui sont un élément majeur de leur explication.

Mais si l'on cherche à replacer cette piraterie, plus ou moins omniprésente en dehors de ces grandes crises, dans le cadre général des activités maritimes des mers du Sud, on est bien vite conduit à constater qu'elle ne peut en être distinguée. Ce sont les pêcheurs et les navigateurs qui se font tous peu ou prou pirates quand des occasions fructueuses se présentent, jusqu'à en faire leur occupation principale lorsque les circonstances deviennent favorables. À la fin du XVIII^e et au début du XIX^e siècle les armateurs « arabes » de Malaisie dont on a vu plus haut l'activité pacifique furent « tous un peu pirates » avant de revenir de plus en plus aux entreprises proprement commerciales ¹⁷⁴⁷. Raffles, en 1811, remarquait qu'« ils sont aussi très fréquemment impliqués dans des actes de piraterie » ¹⁷⁴⁸. La symbiose entre activités belliqueuses et pacifiques était particulièrement évidente en Arabie orientale. Dès les années 1760, Niebuhr observait que les pêcheurs s'y faisaient volontiers pirates ¹⁷⁴⁹. Lorsque la tribu guerrière des Qaouâsim y émerge à la fin du XVIII^e siècle comme un pouvoir indépendant sur la côte, de Rams à Dobayy, avec son centre principal à Ras al Khaïma, ses ressources essentielles sont dans le fret, la pêche des perles (qui fournissent l'or et l'argent nécessaires aux importations) et des poissons. Des Hindous assurent l'exportation des perles. Dans chaque port il y a, au-dessus des petites barques perlières, un ou plusieurs vaisseaux de grandes dimensions qui assurent le trafic avec l'Inde, Zanzibar, ou le fond du Golfe. D'actives relations commerciales sont entretenues avec Mascate, Bahraïn et Basra, d'où viennent armes, étoffes, grains et dattes, dont les palmeraies du lieu, très insuffisantes, ne suffisent pas à satisfaire la consommation locale. La piraterie, dans ce contexte, fleurit surtout les années où le produit de la pêche des perles a été médiocre. Pour cette grande tribu belliqueuse elle est avant tout un moyen

de subvenir aux dépenses somptuaires qui sont inhérentes à la dignité des cheikhs, une sorte d'équivalent de ce qu'est la razzia institutionnalisée et formalisée des grandes tribus bédouines de l'intérieur, instrument fondamental de redistribution des richesses. Dans la première moitié du XX^e siècle encore, des Bédouins n'hésitaient pas à se faire pirates dans les parages des îles Kouria Mouria, sur la côte méridionale de l'Arabie, et, embarqués dans des *sambouk*, à aller attaquer, de nuit, les boutres à l'ancre [1750](#).

Quel fut donc, dans cette activité quasi ubiquiste, le rôle de l'Islam ? Il ne fut pas négligeable. Si tous les navigateurs de ces mers du Sud ont été, à l'occasion, plus ou moins pirates, il n'en est pas moins certain que les Musulmans le furent tout particulièrement. C'est que la connotation religieuse permet, aux dépens des Infidèles et par le concept du *djihâd* (Guerre Sainte), d'encourager et de légitimer cette fructueuse occupation. Il n'y avait d'ailleurs là, bien souvent, dans le contexte de la pénétration européenne et de la confrontation des religions, qu'expression d'une attitude originellement strictement défensive. Au XVI^e siècle on voit ainsi les Mâppila, métis de navigateurs arabes et d'Indiens des basses castes, qui étaient devenus les gens de mer par excellence à Calicut, se faire résolument pirates aux dépens du commerce portugais, puis se mettre à la tête de la résistance contre ces derniers et leur disputer la maîtrise de l'océan Indien, au point que l'un d'eux se proclamera empereur du Malabar à la fin du siècle [1751](#). C'est dans le Monde Malais, aux extrémités de l'aire d'expansion de l'Islam, là où sa concurrence avec d'autres religions prenait souvent, malgré le très grand laxisme ordinaire de l'Islam malais, un caractère dramatique, que son influence fut fréquemment décisive. En 1811 Sir Stanford Raffles écrivait de Penang :

« À présent la piraterie est considérée comme une profession honorable, spécialement pour les jeunes nobles... Les princes orientaux encouragent leurs parents pauvres à assurer leur subsistance par ce moyen... L'esprit intolérant de la religion musulmane a éminemment contribué à accroître cette pratique... [Les Cheikhs et Sayyids arabes prônent] les mérites acquis en pillant et massacrant les infidèles... Les croisières contre ceux-ci étaient

et sont constamment assurées de recevoir l'approbation de tous les enseignants arabes établis dans les pays malais » [1752](#).

En Arabie orientale la crise religieuse du mouvement réformateur ouahhâbite, qui fut à l'origine, dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, du premier État saoudien, apporta de même un encouragement considérable à la piraterie. Il y excita les tribus côtières, non nécessairement influencées strictement par le rigorisme de la secte, mais sunnites comme elle, à se lancer au pillage en particulier contre les Chiites de l'aire d'influence iranienne, dans le contexte religieux mélangé du Golfe qui était propice à des entreprises ainsi motivées [1753](#), ou contre les sujets du Sultan de Mascate. En 1809 les commandants des 15 à 20 bâtiments pirates des Qaouâsim étaient directement responsables devant le vice-régent ouahhâbite. Les prisonniers étaient sacrifiés comme dans un rituel, les navires capturés étaient ensuite purifiés avec de l'eau et des parfums [1754](#). Lorsque les Ouahhâbités eurent été vaincus par l'Égyptien Ibrâhîm Pacha en 1818, des fuyards, originaires pourtant de l'intérieur, gagnèrent la côte et y multiplièrent les embarcations pirates [1755](#).

Ce *djihâd* maritime interférait largement, en fait, avec l'économie générale des sultanats malais, dont l'esclavage était une ressource essentielle. Encore faut-il préciser la nature de ces corrélations. Un exemple a été analysé en profondeur, celui du sultanat de Soulou à la fin du XVIII^e et au début du XIX^e siècle [1756](#), qui fonda en grande partie sa prospérité, à côté du commerce d'entrepôt, sur la pratique de la piraterie et la chasse aux esclaves. Tandis que certains voyaient dans le « Muslim marauding » une simple réaction religieuse contre la colonisation chrétienne espagnole dans les Philippines voisines [1757](#); ou au contraire un symptôme de déclin du commerce et de la détérioration économique d'un État malayo-musulman, contraint d'y rechercher des sources de revenus que les occupations plus pacifiques étaient devenues impuissantes à fournir [1758](#) ; on a pu montrer qu'il s'agissait en réalité d'une partie intégrante du système étatique, dont la prospérité économique, par la demande d'une force de travail toujours croissante, reposait sur un afflux constant d'esclaves, l'apogée s'étant située entre 1800 et 1848 [1759](#). La piraterie,

malaise ou arabe, fut une composante inséparable des genres de vie maritimes.

ACCULTURATIONS NAVALES : ARABES ET MALAIS

Les mers du Sud ont donc vu fleurir de véritables cultures maritimes musulmanes, infiniment plus complexes que celles de la Méditerranée. Mais il faut examiner comment cela fut possible dans le contexte général de subordination par rapport aux marines européennes précédemment décrit, et quels furent les contacts entre les deux niveaux. On peut les résumer aisément : il y eut, des nouveaux venus vers les indigènes, un immense transfert technique, qui favorisa sans aucun doute, de façon générale, les essors et adaptations analysés plus haut. Certes cette acculturation ne fut pas immédiate. Les Européens, conscients de leur supériorité, ne livraient pas volontiers leurs secrets. En 1674 encore un observateur britannique, notant que les marchands de Sourate devaient avoir recours à des pilotes européens, écrivait que

« les Hollandais n'ont jamais permis aux indigènes d'être formés dans aucun art éminent où ils pourraient devenir leurs concurrents... tel que celui de la navigation... Ils n'ont pu s'aventurer au dehors sans pilotes européens ¹⁷⁶⁰ ».

Le brassage technique fut certainement beaucoup plus lent qu'en Méditerranée. Ainsi s'explique, pour l'essentiel, le fait que ces mers du Sud soient restées un extraordinaire musée naval, extrêmement complexe et encore bourré d'archaïsmes. L'influence européenne n'en fut pas moins, à la longue, très profonde, s'accélégrant incontestablement au fil des siècles et jusqu'à aujourd'hui. Encore les modalités et l'intensité de ces transferts furent-ils bien différents dans le domaine arabe et dans le Monde Malais, dans l'univers des boutres et dans celui des praos.

Dans l'un et l'autre cas ils étaient nécessaires. Dans le domaine arabe, si les techniques de navigation, on l'a vu (p. 126), n'étaient pas, à l'aube de la pénétration européenne au début du XVI^e siècle, sensiblement inférieures à celles des nouveaux arrivants, les navires, du moins, l'étaient

indiscutablement. Des analyses récentes, par des marins expérimentés, portant sur les qualités nautiques des bateaux indigènes de type totalement traditionnel qui subsistent, ont permis de préciser leurs déficiences ¹⁷⁶¹. La voile carrée, et même la voile aurique, sont beaucoup plus faciles à manœuvrer par gros temps que la voile latine. Les boutres perdent leurs qualités au plus près dès que la mer grossit, et deviennent particulièrement mous dès qu'il faut réduire la voilure. L'incapacité à virer vent debout a été maintes fois relevée par les observateurs européens. Bien adaptées aux vents constants des moussons ou à un régime de calmes, ces voilures deviennent très dangereuses dans les sautes de vent ¹⁷⁶². Les bâtiments de Vasco de Gama étaient des navires tous temps qui remontaient au vent presque aussi bien que les bateaux arabes mais étaient beaucoup plus maniables. Leur supériorité de manœuvre sur ces derniers a pu être qualifiée de « déconcertante » ¹⁷⁶³. C'est là qu'a résidé le secret de leur suprématie, et non pas, comme on a voulu le croire, dans la force de leur artillerie ¹⁷⁶⁴, même si celle-ci ne peut être mise en doute. L'avènement, après les caravelles, des grands vaisseaux ronds de haut bord, des puissants navires des Compagnies de l'Europe du Nord-Ouest, ne fit que concrétiser définitivement, au XVII^e siècle, une hiérarchie navale déjà bien établie.

On conçoit que les navigateurs indigènes aient été impressionnés par ces remarquables constructions. Ils cherchèrent souvent à les imiter et y réussirent peu à peu. Il est certes difficile de se reconnaître au premier abord dans l'extraordinaire fouillis de formes et d'appellations qui se partagent le monde si varié des boutres ¹⁷⁶⁵. Passé le canal de Suez apparaît cependant une réalité majeure, qui a frappé un des premiers observateurs qui se sont attachés à leur analyse : la présence de bâtiments à forte inclinaison de l'éperon, tandis que la poupe est beaucoup plus élevée que la proue. On reconnaît là immédiatement le modèle du grand navire européen des XVI^e et XVII^e siècles, caractérisé par la « dignité de la poupe » alors que dans les navires modernes la ligne tend à descendre vers elle ¹⁷⁶⁶. C'est en fonction du degré d'influence de ce type de construction qu'a pu être établie la seule classification véritablement sérieuse des bateaux indigènes de l'océan Indien occidental, opposant ¹⁷⁶⁷ d'une part des bâtiments à poupe carrée ou rectangulaire (transverse) et château arrière souvent imposant et très richement décoré (*baghla*, de 150 à 400 tonnes, qui est par excellence

le grand cargo du Golfe et de la mer d'Oman ; *gandja* de 70 à 200 tonnes, qui avec des variantes de détail, apparaît comme un modèle réduit, simplifié, du précédent ; *sambouk* de 30 à 200 tonnes, qui en est l'équivalent en mer Rouge, avec une décoration plus sobre ; *djahazi* de Zanzibar ; etc.) qui marquent une empreinte européenne prédominante, et d'autre part des bâtiments à extrémités symétriques ou quasi symétriques (*boum* de 60 à 200 tonnes du Golfe ; *zarouk* du Yémen et du Hedjâz, généralement inférieur à 100 tonnes ; *beden* (ou *badan*), petit bateau, surtout de pêche, de l'Oman ; etc.) qui représentent les types antérieurs à l'arrivée des Européens qui se sont maintenus jusqu'à aujourd'hui. On remarquera que ces derniers sont en général de plus modestes dimensions. Ce sont les grands bâtiments hauturiers, plus que les petits caboteurs, qui ont cherché à copier les formes européennes. Tel était sans doute également le cas de l'*odi*, bateau long-courrier des Maldives, de 100 à 200 tonnes, monté par une quarantaine d'hommes, aujourd'hui disparu [1768](#), mais où l'influence européenne, tant par la hauteur de la poupe que par la voilure en grande partie carrée, semble avoir été prédominante. Elle ne fut pas moindre, en effet, dans le gréement que dans la structure des coques. Les bateaux du temps de Marco Polo étaient à un mât et la misaine n'avait pas encore été introduite. Elle le fut après l'arrivée des Portugais [1769](#). Dans le Golfe on a pu considérer que l'apparition des *boum* à deux mâts n'est pas antérieure à la seconde moitié du XIX^e siècle [1770](#). Enfin l'influence européenne s'est pratiquement exercée, par-delà les types généraux de structure ou de gréement, dans tous les aspects matériels. Pour le gouvernail lui-même, où la forme d'étambot était déjà connue, on l'a vu (p. 126), avant Vasco de Gama, les Portugais ont été responsables d'un progrès décisif avec l'introduction de la barre [1771](#). Le cas des ancres a été bien étudié [1772](#). On trouve encore dans le golfe Persique des ancres simplement constituées d'une large dalle de pierre dans laquelle est incrustée une double dent de métal, tandis qu'un trou est percé à l'autre extrémité pour le passage de la chaîne. C'est le type primitif local. L'ancre à grappins multiples avait été introduite par les marins gréco-romains sans doute dès les premiers siècles de l'ère chrétienne, comme le prouve son nom d'origine grecque (*agkoura* > arabe : *andjar*). C'est à l'influence britannique qu'il faut rapporter l'arrivée, au XVIII^e siècle, de l'ancre moderne à deux pattes et oreilles, et jas mobile (*bower anchor* > arabe : *baouara*) [1773](#).

D'innombrables emprunts de détail, dont le catalogue exhaustif est encore à faire, sont en effet révélés par les analyses de vocabulaire, en des couches portugaise (port : *brandal* > ar : *brinda*, étau ou itague le plus à l'arrière ; port : *balima*

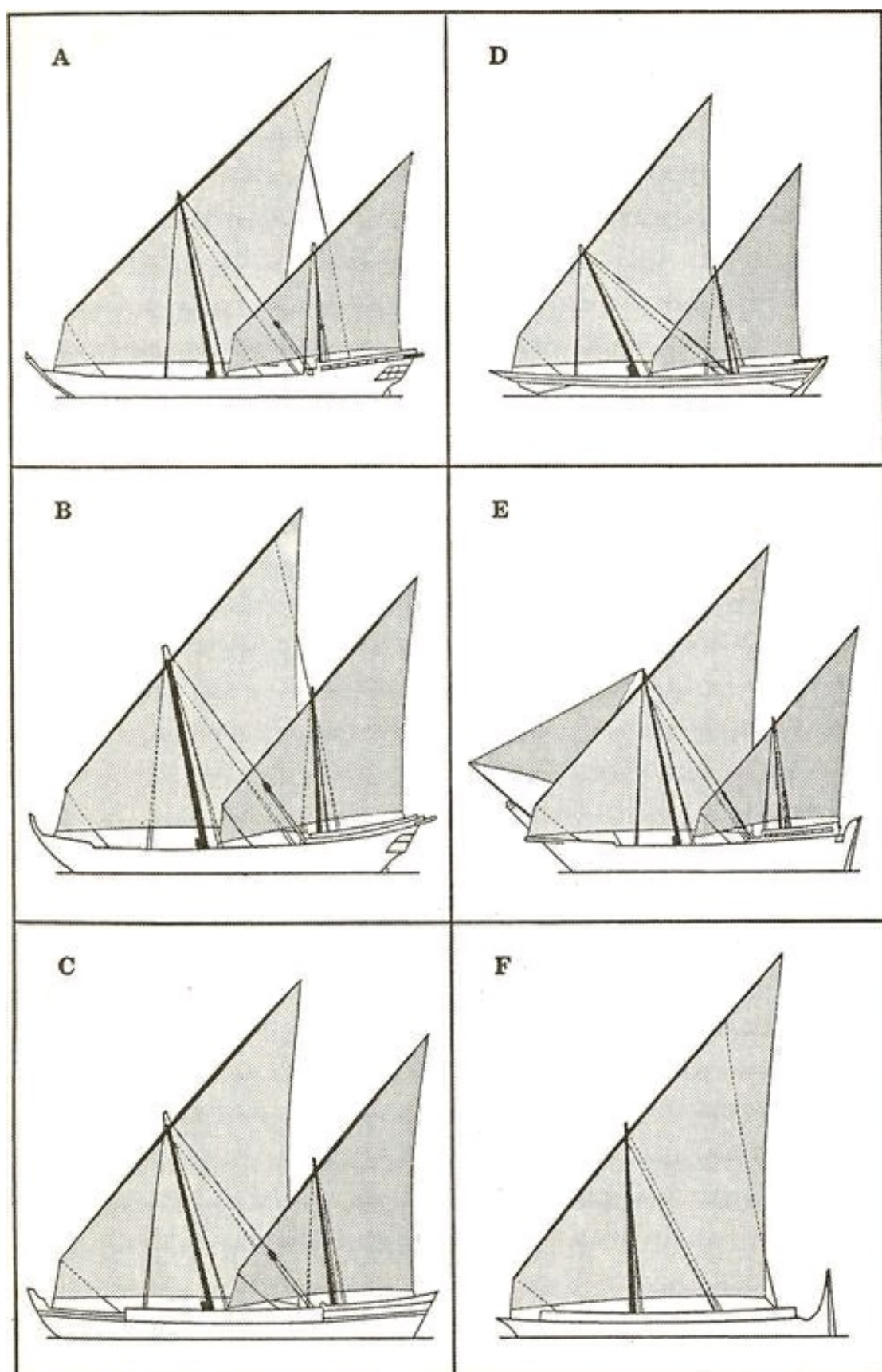


Fig. 13.

Types de bateaux de l'océan Indien occidental, d'après des schémas de Hawkins, 1981, p. 138-141. A-C : types influencés par les modèles européens, à château de poupe surélevé et fenêtres. A. Baghla. B. Gandja. C. Sambouk. D-F : types traditionnels peu transformés. D. Zarouk. E. Boum. F. Beden.

> ar : balimâ, palan de bouline ; port : *dormente* > ar : durmet, sorte de bau ; port : *roda* > ar : *rôda*, rouet de poulie à la tête du mât ; etc.) et britannique (angl : *jolly-boat* [petit canot] > ar : *djalbotî*, bateau de pêche ; angl : *jib* [foc] > ar : *djîb*, *id.*, etc.) ¹⁷⁷⁴.

Les épisodes de cette pénétration technique européenne sont cependant loin d'être connus avec précision. Dans le schéma d'ensemble de l'évolution des formes de base on peut certes distinguer assez clairement des stades principaux d'évolution. Le *sambouk* et le *djahazi* représentent les premières phases de la transition, où on a reconnu des modèles courants en Angleterre à l'époque élisabéthaine ¹⁷⁷⁵. Le *baghla* et le *gandja*, développés par transformation des *boum*, correspondent à des stades ultérieurs ¹⁷⁷⁶. Mais le tableau général est extrêmement compliqué par la prise en considération éventuelle de strates culturelles souvent bien antérieures, qui interfèrent avec les plus récentes, et notamment des rapports techniques arabo-indiens. On a pu montrer en effet que dans l'océan Indien occidental le subcontinent Indien avait été dès l'âge du Bronze un centre de diffusion original de types de bateaux ¹⁷⁷⁷. Des formes primitives, semblables à celles des figures de Mohenjo-Daro, s'observent encore de nos jours sur les rivières indiennes, l'Indus ou le Gange ¹⁷⁷⁸. Il est certain que depuis l'expansion musulmane les techniques arabes ont profondément influé sur celles de l'Inde, et qu'elles y constituent dans l'ensemble aujourd'hui une strate culturelle supérieure, plus récente, du moins en ce qui concerne les formes les plus traditionnelles d'embarcations (donc en sens inverse de l'influence exercée aux Temps Modernes par les chantiers de Bombay et leurs artisans parsis), ainsi d'ailleurs qu'en ce qui concerne les formes d'activité maritime en général.

Un exemple remarquable et bien analysé est celui des pêcheurs de perles

du golfe de Mannar à Ceylan, où voisinent quelque 500 Arabes, venus du Golfe, avec 1 500 Tamouls [1779](#). Les Arabes sont en tous points supérieurs. Beaucoup plus disciplinés, ils plongent plus longtemps (90 secondes contre une minute en moyenne d'après une source, 10 secondes de plus en moyenne d'après une autre [1780](#), avec un poids de plomb (il est de granit chez les Tamouls), un sac autour de la poitrine (il est autour du cou chez les Tamouls). Tandis que les Indiens se bouchent les narines avec les doigts, les Arabes s'appliquent sur le nez un soufflet, ce qui leur laisse l'usage des deux mains pour la récolte.

On a pu apprécier sur la côte occidentale de l'Inde la plus ou moins grande intensité de cette influence arabe. Elle est prédominante dans tout le secteur Nord-Ouest, avec voile latine exclusive, alors que des formes très variées s'interpénètrent à partir de la côte de Bombay et dans le Malabar et le Travancore, où persistent des types indigènes anciens, issus certainement de canots monoxyles, avec des techniques de construction très particulières (imbriquement en zig-zag des contacts de planches), mais portant cependant parfois la marque d'une influence directe des Européens [1781](#). Enfin il convient de ne pas négliger les apports culturels provenant de l'Asie du Sud-Est et même de l'aire chinoise, qu'on a pu reconnaître, ou supposer, non seulement dans le golfe du Bengale [1782](#), mais même beaucoup plus à l'Ouest, en rapprochant par exemple le *sambouk* du *sampan*, vocable dont l'origine serait à chercher chez les Khmers [1783](#).

La répartition géographique des formes, à plus forte raison, apparaît comme un puzzle souvent inextricable. On peut en comprendre certains aspects : tel, par exemple, le fait que les Laquedives soient restées fidèles à des types primitifs à voile latine, alors que les Maldives, beaucoup plus engagées dans le grand océan et soumises certainement à des contacts plus intenses avec des navigateurs européens, sont passées massivement à la voile carrée. Mais comment expliquer la répartition des embarcations cousues, type primitif universellement répandu avant l'irruption européenne (voir p. 126), qu'on rencontrait cependant encore un peu partout au milieu de ce siècle ? On le trouvait à cette époque sur la côte de l'Arabie méridionale (Dhofar et Hadhramaout) [1784](#), mais aussi sur la côte

du Malabar et à Ceylan [1785](#), et sur la côte africaine en Somalie ainsi qu'à Lamou où un type primitif, le *mtepe*, à voile carrée cependant, y a été bien décrit [1786](#), cependant qu'on l'observait également dans l'intérieur sur le lac Victoria [1787](#). Dans la persistance de ces formes archaïques il faut certainement tenir compte du fait que tout, dans ces transferts et imitations techniques, ne fut pas bénéfique ; ou du moins, que certains inconvénients compensèrent les avantages. La substitution, aujourd'hui quasi générale, de la construction cloutée à la construction cousue, a entraîné de graves déficiences. Le calfatage traditionnel par bourrelets tenus par des coutures assurait une liaison très convenable des bords. Les membrures cousues à ceux-ci permettaient un travail en souplesse, qualité essentielle de ces bâtiments qu'ils ont irrémédiablement perdue avec les clous. Ceux-ci, qui jusqu'à une date très récente n'étaient pratiquement jamais galvanisés, s'oxydaient, rongeaient le bois. Les bordés jouaient rapidement. Le calfatage était arraché parfois en une seule croisière [1788](#).

Par-delà les techniques de construction il faut s'interroger, enfin, sur les procédés de navigation. Ici le bilan des transferts apparaît franchement décevant. On a beaucoup insisté, et à juste titre, sur les qualités pragmatiques de ces marins indigènes de l'océan Indien occidental. Les anecdotes à ce sujet sont nombreuses. Rappelons simplement ce *nâkhodâ* aveugle de la mer Rouge, commandant un *zarouk* cabotant sur la côte du Yémen, qui, assis à l'arrière, pouvait donner, d'après le bruit des vagues et la couleur de l'eau qu'on lui indiquait, le nom du banc corallien sur lequel il se trouvait [1789](#). Un marin européen a fait l'éloge des qualités exceptionnelles des équipages de la côte méridionale de l'Arabie (autochtones largement métissés de sang noir), grâce auxquels la manœuvre compliquée de virement de bord avec la voile latine peut être effectuée sans déchirure. « Mais ils sont bien supérieurs, ajoute-t-il, à leurs capitaines [1790](#). » Et l'on touche là, en effet, à un point essentiel. L'immense acculturation technique ne s'est accompagnée, chez ces marins arabes, d'aucun apprentissage intellectuel efficace. On a relevé en sens inverse d'innombrables témoignages de l'ignorance, chez ces *nâkhodâs*, des procédés les plus élémentaires de navigation (voir p. 401). Un marin français qui s'est particulièrement consacré à l'analyse de cette navigation arabe contemporaine, constatant notamment la disparition des cartes

qu'avaient entre leurs mains Ibn Mâdjid et Solaïmân al-Mahrî, a pu écrire avec sévérité que la « nautique » avait en fait régressé considérablement chez eux par rapport à celle des grands pilotes de la fin du XV^e siècle [1791](#).

Il y a eu, certes, depuis déjà longtemps, une pénétration formelle des méthodes occidentales. Le calendrier est aujourd'hui exclusivement solaire et ceci remonte au moins au début du XIX^e siècle. Des calendriers imprimés sont utilisés aujourd'hui. Les observations sidérales sont actuellement totalement absentes, et la navigation se fait maintenant généralement au sextant, en prenant la méridienne du soleil et en employant des cartes maritimes et des tables de déclinaison [1792](#). Mais c'est un progrès très récent, postérieur dans l'ensemble à la Seconde Guerre Mondiale. En 1939 encore le capitaine koweïtien à bord duquel s'embarqua Alan Villiers ne se sentait pas capable d'aller directement de Matadi à Calicut. Il aurait dû engager un *mouallim* (second) indien pour prendre la hauteur du soleil. Aucun *nâkhodâ* du Golfe, à l'époque, n'était capable d'aller en Extrême-Orient, et il y avait alors un demi-siècle qu'aucun bateau arabe n'avait doublé la pointe de Ceylan [1793](#). Un *boum* visité à Matrah par le même Alan Villiers, qui naviguait entre le delta du Roufidji sur la côte est-africaine et Makalla dans l'Arabie méridionale, avait pour tout instrument un compas de peut-être 200 ans d'âge, acheté à Bombay 40 ans plus tôt avec le navire, une carte du monde publiée par une compagnie d'assurances australienne, et le « Directory of the Eastern Seas » d'un certain Isa Kitamî, rédigé vers 1915, bourré d'erreurs [1794](#). Les exemples de refus caractérisé de l'innovation n'étaient pas rares. Ainsi le capitaine qui prit Alan Villiers sur son navire se refusait obstinément à utiliser un sifflet, bien qu'il eût beaucoup de peine à surmonter les clameurs de l'équipage et des passagers [1795](#). C'est seulement pour l'appel à la prière qu'on tentait d'avoir recours à une cloche [1796](#). À Alan Villiers qui s'étonnait que dans le Golfe on n'utilisât pas de lumière durant la nuit pour éviter les collisions, il fut répondu que « le chameau trouvait son chemin sur terre sans lumière. Pourquoi le bateau arabe en aurait-il besoin d'une ? » [1797](#). Encore aujourd'hui la vitesse est généralement seulement estimée [1798](#). Ajoutons d'innombrables négligences. Lorsque le bateau où se trouvait Alan Villiers quitta Zanzibar vers le Sud, il n'avait plus guère comme lest que les caisses de mauvaises dattes pourries qui n'avaient pu être vendues [1799](#). On

comprend dans ces conditions que les naufrages de boutres soient très fréquents [1800](#). Au total il y a actuellement chez ces marins arabes une technique « réelle, mais non cohérente »[1801](#), mélange hétéroclite de connaissances occidentales mal assimilées, tandis que le savoir traditionnel, qui avait ses mérites, a totalement disparu. Le transfert culturel, abondant et varié chez les artisans, a été fort médiocre chez les responsables de la navigation, comme si la classe lettrée s'y était montrée résolument imperméable.

Considérons maintenant le Monde Malais. L'acculturation technique n'y fut pas moins spectaculaire (voir [fig. 14](#)). La gamme des formes s'y révèle au moins aussi complexe que dans l'océan Indien occidental, et on a pu récemment en débrouiller les grandes lignes [1802](#). Il y avait dans cette Asie du Sud-Est, lors de l'arrivée des Portugais, des types de navires très originaux, distincts aussi bien de ceux des Chinois que de ceux des Arabes : grande « jonque » indonésienne de commerce [1652](#), de grande contenance (400 à 500 tonnes en moyenne), à gouvernails latéraux, château sur la poupe, plusieurs mâts (de 2 à 4, plus un beaupré) [1803](#) ; mais aussi grandes pirogues de guerre (*kora kora*) à nombreux flotteurs et plates-formes pour payeurs, portant de 100 à 300 hommes [1652](#) ; tous construits par un savant assemblage à chevilles de bois, contrastant aussi bien avec les coutures de l'océan Indien occidental qu'avec les clous dont l'usage était déjà connu des Chinois, et portant des voiles très originales, rectangulaires et inclinées sur le mât, représentant des formes déjà évoluées par rapport aux voiles triangulaires « proto-latines », sans mât, qui se sont conservées jusqu'à aujourd'hui sur des types primitifs d'embarcations [1652](#). Ils ont disparu devant la concurrence des modèles européens, les jonques sans doute les premières, les *kora kora* plus tardivement (on en a des représentations de la fin du XVIII^e siècle) par disparition des balanciers et remplacement des pagaies par des rames, effectifs chez les pirates de la mer de Soulou dès la première moitié du XIX^e siècle [1804](#). Mais beaucoup d'éléments primitifs se sont conservés jusqu'à aujourd'hui, en combinaisons multiples avec les influences européennes qui continuent de progresser rapidement dans les temps contemporains. Les formes de construction occidentale (coque à quille droite, à éperon et poupe en angles droits, contrastant avec les lignes courbes de la construction indigène) dominent près des grands ports et

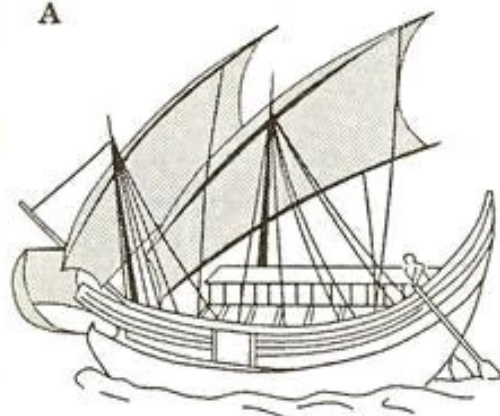
dans les zones d'influence des Bougis [1805](#). Le rôle de ces derniers paraît avoir été particulièrement important dans la diffusion des modèles européens, et il est possible de préciser certains stades de cette évolution. Au prao *paturani* à voile traditionnelle qui subsiste encore chez les pêcheurs de Macassar [1652](#) se sont substituées dès la fin du XIX^e siècle des formes mixtes où beaupré et foc avaient été ajoutés à la voile originelle [1652](#), pour aboutir aujourd'hui à des formes à voile totalement modernisée [1652](#) qui rappellent les grands *schooners* européens du XIX^e siècle. Les techniques de construction des coques semblent plus conservatrices que la voile. Ainsi le *lambo* de Célèbes Sud-Est, qui présente la forme extérieure du sloop ou *cutter* de la fin du XIX^e siècle, comporte une coque encore construite à l'orientale [1806](#). L'évolution s'est poursuivie activement au XX^e siècle. C'est après 1923 qu'apparaît à Madura le *léti léti*, bateau de transport à longue distance dont le nom dérive de celui de la voile « latine » [1807](#). De nombreux emprunts de termes aux langues occidentales (portugais, espagnol, hollandais, anglais) viennent d'ailleurs souligner l'intensité de l'imprégnation européenne [1808](#), tandis que la diffusion du lexique malais aux dépens de celui des dialectes locaux exprime les progrès d'une certaine culture maritime commune [1809](#).

Le principe général de la transformation technique ne semble ainsi pas différent au premier abord de celui de l'océan Indien occidental, mais on notera qu'elle a été poussée dans certains cas beaucoup plus loin (en particulier chez les Bougis), aboutissant à une adoption presque intégrale des modèles occidentaux. On ne dispose pas sur leurs procédés de navigation d'études aussi approfondies que celles qui ont été conduites dans le domaine arabe, mais les données sur les Bougis concordent à les présenter comme d'excellents navigateurs [1810](#), et il apparaît certain qu'une acculturation savante, à la différence de ce qu'on a constaté dans l'océan Indien occidental, a marché de pair avec l'évolution technique. Le terrain était propice, et les bases non négligeables. On a pu prouver l'existence de cartes marines javanaises dès 1292-1293. Une grande carte est connue pour 1512 [1811](#). Les Bougis étaient familiers avec la boussole bien avant l'arrivée des Portugais [1812](#). Mais l'apport de l'Occident vint s'ajouter rapidement. Les premiers souverains musulmans des Bougis possédaient au XVII^e siècle de nombreux livres européens [1813](#). Ce peuple a élaboré depuis cette date de

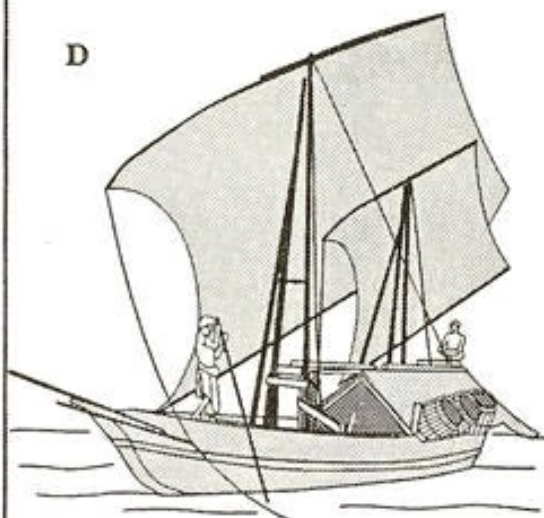
nombreux textes techniques, relatifs notamment à la construction des navires ¹⁸¹⁴, combinant ses traditions particulières avec les éléments nouveaux.

Tout ceci a trouvé à l'époque moderne son expression dans une série de grands textes littéraires qui font figure d'exception unique dans la civilisation musulmane ¹⁸¹⁵. Dès le XVI^e siècle on voit apparaître le célèbre *Syair perahu* (« poème du navire »), rédigé par Hamzah Fansuri, écrivain influencé par le soufisme, originaire de la côte occidentale de Sumatra. Il s'agit d'un poème philosophique de

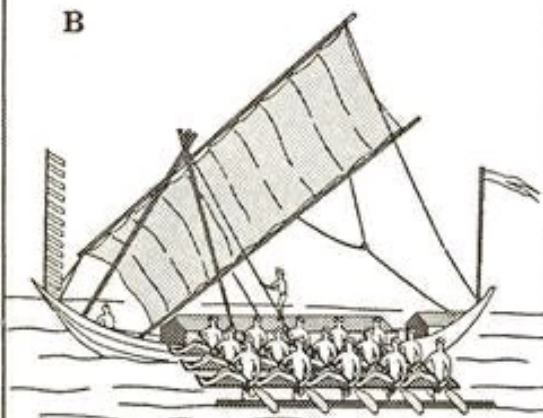
A



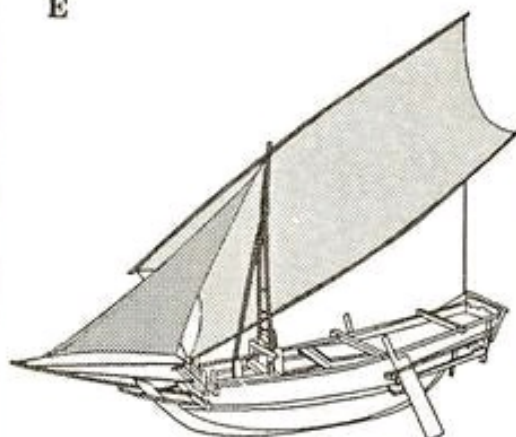
D



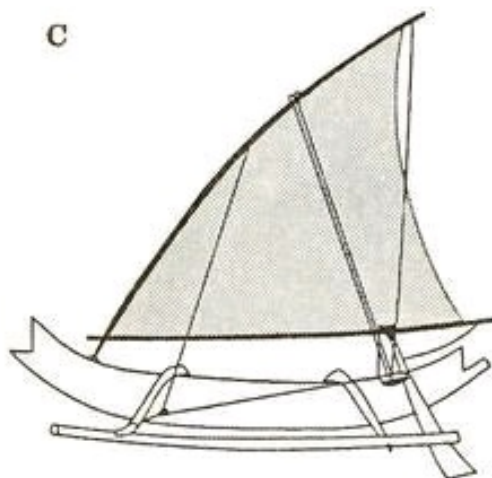
B



E



C



F

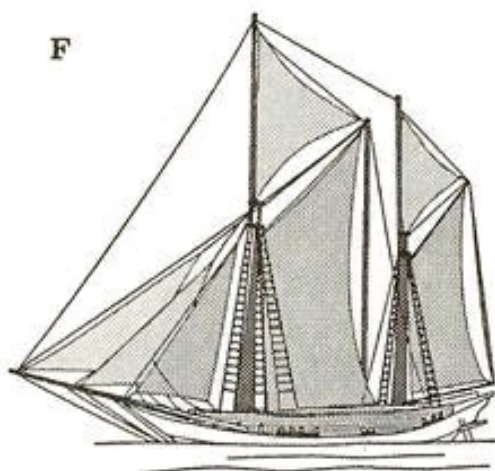


Fig. 14.

Types de bateaux du Monde Malais.

A-C : modèles traditionnels. **A.** Jonque indonésienne (vers 1600), d'après Manguin, 1980, p. 271, et Horridge, 1981, p. 2. **B.** Kora kora (de guerre) à plusieurs balanciers (XVIII^e siècle), d'après Horridge, 1981, p. 4. **C.** Djoukoung à balancier et voile « proto-latine », Madura, Ibid., p. 28. **D-F : évolution de la voilure.** **D.** Paturani des pêcheurs de Macassar. Voilure traditionnelle (Ibid., pl. 2). **E.** Prao des Bougis de la fin du XIX^e siècle. Le beaupré et le foc ont été ajoutés à la voilure traditionnelle (Ibid., pl. 12). **F.** Pinisi des Bougis d'aujourd'hui, chargé de charpentes. Voilure totalement modernisée (Ibid., pl. 5).

41 strophes où le passage de l'homme en ce bas-monde est comparé à une traversée maritime. C'est, un siècle avant Pascal, la parabole de la barque. Mais grâce à la confiance en Dieu et en l'homme la mer n'y est pas un espace merveilleux et inquiétant. C'est un espace géographique que l'homme est capable de franchir et de dominer :

« Allons jeune homme. Connais-toi toi-même,
Cette barque est à l'image de ton corps,
Ta vie ici-bas est de courte durée,
Quoi qu'il arrive c'est dans l'autre monde que tu finiras...
« Veille donc à bien équiper ton esquif,
Pense aux réserves d'eau et au bois,
Et n'oublie surtout pas les avirons,
Afin qu'elle puisse avancer rapidement...
« La mer de Ceylan est des plus profondes,
Les navires s'y fracassent et y sombrent,
Nombreux sont là-bas les plongeurs,
Qui n'ont pas su en remonter les perles bleues...
« Existence de Dieu, tel est le nom de ton bateau,
Connaissance de Dieu, voilà ta rame,
Foi en Dieu, voilà ton gouvernail,
Confiance en Dieu, voilà ton seul pilote... » [1816](#).

Ce texte sera suivi de toute une série d'autres. Dans le cadre des grands sultanats de l'Ouest malais, Malacca, Atjeh, Johore, fleurit au XVII^e siècle toute une culture où les jeux de batailles navales tiennent une place de choix dans l'éducation des jeunes princes, et où les récits romanesques se remplissent de thèmes maritimes. C'est le *Hikajat Malém Dagang* (« l'histoire du pilote Dagang »), en dialecte de l'Atjeh, qui raconte la guerre du sultan Iskandar Muda (1607-1636) contre la péninsule, avec les hauts faits de l'amiral à qui est confiée la flotte, dont un navire géant ¹⁸¹⁷. C'est le *Hikajat Iskandar Zulkarnain*, version malaise du roman d'Alexandre, où l'on voit le Raja Iskandar, ayant converti l'œkoumène à la vraie religion, descendre au fond de la mer dans un bathyscaphe, en une atmosphère fantastique mais avec des détails qui procèdent d'une attitude mécaniste et exploratrice moderne ¹⁸¹⁸. D'autres grands textes du XVII^e siècle, relatifs au sultanat de Malacca, tels le *Sejarah Melayu* (« histoires malaises ») et le *Hikajat Hang Tueh* (« histoire de H. T. »), comportent de nombreux épisodes maritimes ¹⁸¹⁹.

On a pu s'interroger sur les étapes du développement de cette culture si originale, et discuter la part respective de ses diverses composantes. Elle achève de se définir à la période musulmane, et s'est intégrée sans difficultés apparentes à une religion qui, exaltant l'individu et le situant directement par rapport à Dieu, s'est accommodée aisément d'une conception de l'existence fondée sur l'aventure et la responsabilité personnelles ¹⁸²⁰. Mais elle est en fait beaucoup plus ancienne. On en a la preuve formelle chez les Bougis, dont le cycle épique de I La Galigo, élaboré aux XIV^e-XVI^e siècles, et où il n'est à aucun moment question de l'Islam, comporte un grand nombre d'épisodes relatifs à la navigation et à la vie à bord ¹⁸²¹. Et on soupçonne son existence, dans le Monde Malais proprement dit, dès la période hindouiste. Certes elle semble au premier abord en opposition absolue avec celle des anciens royaumes javanais, fondés sur la riziculture, et pour lesquels la déesse de la mer du Sud, Nyai Loro Kidul, s'oppose à Rama, constructeur d'une chaussée-digue avec l'aide de l'armée des singes ¹⁸²². Mais le *Ramayana* en vieux javanais comporte déjà des passages où la mer est vue comme un espace que

l'homme peut franchir et dominer, du moins le long de la côte Nord de l'île, où se dégage déjà le concept d'une « mer territoriale » que les princes javanais revendiqueront longtemps contre les empiètements de la Compagnie hollandaise. La Ratu Loro Kidul elle-même sort de son terrible domaine pour parvenir jusqu'au pied des volcans de l'intérieur et y épouser les princes, en une hiérogamie fondatrice [1823](#). Il faut sans doute rester prudent dans l'idée d'une revendication prométhéenne précoce [1824](#), mais d'autres données viennent converger, qui rapportent sans conteste à la période pré-musulmane une véritable codification de ces attitudes.

Une remarquable originalité de cette culture maritime malaise, et une preuve de son enracinement, réside en effet dans le fait qu'elle a sécrété tout un corpus de lois spécifiques [1825](#) qui règlent avec une extrême minutie les comportements et la discipline à bord, les attributions et pouvoirs des divers officiers, les modalités de partage des profits et des pertes, l'organisation des relations commerciales en une très grande variété de circonstances. Ces lois maritimes, dont la principale est celle de Malacca, sont connues par des copies manuscrites qui ne remontent généralement pas au-delà du XVII^e siècle, mais sont certainement beaucoup plus anciennes. La loi de Malacca est rapportée à un certain Mahmoud Châh qui aurait embrassé l'Islam dès la fin du XIII^e siècle et aurait ordonné à l'époque l'enregistrement des coutumes d'après les souvenirs des vieillards. Elles semblent en fait avoir été compilées essentiellement dans les années 1488-1510, immédiatement avant la prise de possession portugaise [1826](#). Les Bougis quant à eux, qui ont largement adopté au XVII^e siècle le code de Malacca [1827](#), possédaient d'autre part des lois particulières, connues seulement par une copie de 1676 mais beaucoup plus anciennes et très largement originales, comportant notamment des tarifications détaillées de fret pour de nombreux itinéraires [1828](#). Ces lois maritimes malaises sont très éloignées de la *charî'a* islamique sur de nombreux points, par exemple en ce qui concerne les pouvoirs, très étendus, des capitaines, qui ont droit de vie et de mort, en de nombreuses circonstances et sous certaines réserves, sur l'équipage et les passagers. Le fait que ces coutumes visiblement très anciennes aient été mises par écrit à la fin du XV^e siècle, au moment où l'Islam venait de faire des progrès décisifs dans le détroit de Malacca, témoigne à l'évidence d'une réaction de la culture maritime locale,

soucieuse de s'affirmer, par rapport à une vision du monde qui était ressentie comme très différente. De même la codification des coutumes maritimes des Bougis, au XVII^e siècle, suit de peu leur islamisation et apparaît comme sa contrepartie. Il est de toute façon symptomatique que le Monde Malais ait été le seul, avec l'Andalousie, et dans une situation par bien des points comparable (présence d'une culture maritime vigoureuse très antérieure à l'Islam et persistant à travers lui), à constituer un ensemble juridique de cette ampleur. On peut remarquer, dans le même ordre d'idées, qu'un immense recueil de lois maritimes, établi au milieu du XIX^e siècle [1829](#), et consacré pour plus des cinq sixièmes à des lois européennes, passe brusquement à ces lois de l'Asie du Sud-Est, sans aucun document sur le monde musulman intermédiaire. En fait des coutumes de ce genre, d'origine certainement pré-islamiques, se sont conservées parmi les populations de pêcheurs et de navigateurs de l'Arabie méridionale [1830](#), et Ibn al-Modjâour, qui écrit au XIII^e siècle, spécifie que les lois suivies en Arabie du Sud-Ouest (et parmi elles évidemment les lois maritimes) sont antérieures à l'Islam [1831](#). Mais nulle part en Arabie ces coutumes n'ont eu assez de poids face à la *charî'a* pour qu'on se hasarde à les codifier et à les écrire. C'est en Malaisie seulement qu'elles se sont superposées à la loi musulmane. Il y eut là une synthèse culturelle d'une richesse exceptionnelle, combinant des éléments autochtones anciens, des apports européens nombreux, et le « stimulus islamique » du grand commerce et de la piraterie. Profondément enracinée dans un substrat bien antérieur à l'Islam, elle n'en a pas moins largement bénéficié, dans son développement, des « réseaux » musulmans [1832](#).

LA DERNIÈRE CHOSE À QUOI PENSER...

Mais quelle place tiennent donc dans la société globale ces marins des mers du Sud ? Il faut bien reconnaître qu'elle est loin d'être éminente. Dans le domaine arabe la tonalité générale, ici comme en Méditerranée, est celle d'une grande indifférence à l'égard des choses de la mer. Lorsqu'Alan Villiers, en 1939, demanda au capitaine koweïtien, au bord duquel il s'embarquait, s'il existait en arabe des récits de voyages des marins et de leurs navires, celui-ci répondit qu'il n'y en avait pas car aucun Arabe n'en

savait assez sur eux pour écrire un livre. Et il semblait penser, un autre jour (voir p. 131), que « personne n'aurait envie de lire quoi que ce soit à propos des marins » [1833](#). Et dans les proverbes arabes l'image de la mer est résolument négative. « Celui qui y entre s'y perd, celui qui en sort renaît à la vie ». Ailleurs elle est comparée à la nuit obscure et à ses dangers [1834](#). On comprend mieux ainsi le portrait que fit en 1838 un voyageur français de l'agent de son pays à Mascate. C'était un Arabe que l'*imâm* avait envoyé, dans sa jeunesse, faire ses études à Calcutta et y apprendre la navigation. Il avait eu ensuite le commandement d'un navire, puis plusieurs missions diplomatiques dont il s'était tiré à son avantage. Cependant

« les honneurs ne troublaient pas son jugement... Il savait parfaitement que ses compatriotes ne l'estimaient pas davantage pour ses rapports avec les Européens, et que la marine militaire n'avait pas aux yeux de l'imam une assez grande importance pour qu'il accordât beaucoup de considération à ses officiers, ou les payât régulièrement ».

Notre homme, prudent et avisé, renonça donc à la mer pour s'établir négociant et commissionnaire à Mascate [1835](#). Cet idéal bourgeois et sédentaire n'épargne pas le Monde Malais lui-même. Les intrépides navigateurs qui jouent pourtant un si grand rôle dans la vie et l'économie de l'Archipel (assurant en 1964-1967 10 à 12 millions de tonnes de trafic interinsulaire à la voile, soit le double du trafic international [1836](#) n'y reçoivent certes pas la considération qu'ils méritent. On ne peut mieux conclure qu'en reproduisant l'amère constatation que fit le savant australien à qui l'on doit l'étude la plus fouillée de leurs praos, qui aboutissait à

« l'ultime découverte que bien que les peuples malais aient vécu en étroit contact avec la mer depuis des millénaires, dans cette région tous les gens instruits, aux idées justes, et appartenant aux classes supérieures, regardent tout ce qui se rapporte aux pêcheurs, aux bateaux indigènes, ou à toute idée de se confier à la mer dans un prao, comme la dernière chose à laquelle ils voudraient jamais penser [1837](#) ».

Les marins eux-mêmes sont bien conscients de leur infériorité sociale, et de vivre un sort malheureux. Un pêcheur, après avoir attrapé un poisson, se félicitait de pouvoir enfin rentrer à la maison et ne pas endurer une minute de plus les terreurs et indignités de la mer [1838](#). Malais comme Arabes, on retrouve bien chez ces fils de Sindbâd l'état d'esprit du héros éponyme (voir p. 134). Vivant de la mer, ils ne songent qu'à la quitter.

AVENTURES DE MER. 15-16. COMMENT ON NAVIGUAIT EN MER ROUGE

15. LES FRAYEURS DU COMTE D'ENTRAIGUES

« Pénétré de la lecture des anciens auteurs de la Grèce » et « épris de l'ardent désir de parcourir les lieux qui les virent naître », le jeune comte d'Entraigues, neveu de M. de Saint-Priest, ambassadeur du Roi de France à la Sublime Porte, avait suivi, à cet effet, son oncle à Constantinople en 1779. À Péra il s'était lié avec la princesse valaque Alexandrine Ghika, marchande à la toilette et favorite de la Sultane, au point que, pour éviter les commérages, son oncle avait jugé utile de lui rappeler fermement que Constantinople n'était pas le terme, mais une simple escale, de ses voyages. Expédié en Égypte, où il passa deux mois, Monsieur d'Entraigues n'en continua pas moins d'entretenir avec sa chère princesse une correspondance, restée longtemps inédite [1839](#), qui donne un vivant récit de ses aventures, galantes et autres, parmi lesquelles on retiendra l'histoire du voyage de mer qu'il entreprit pour se rendre en pèlerinage au Mont Sinaï. On pouvait, de Suez, le gagner par terre, en longeant la côte jusqu'à Tor (environ 250 kilomètres), point de départ de l'itinéraire direct vers le couvent, mais une solution de rechange, qui évitait les risques d'agressions des Bédouins du désert, consistait à s'embarquer pour Tor en naviguant sur les eaux du golfe. C'est celle que notre voyageur emprunta à l'aller.

« Le soir je me rendis à bord du vaisseau turc, je payai soixante piastres pour la grande chambre et revins au logis. La ville de Suez ne m'offrait aucun objet d'intérêt, j'attendis impatiemment le moment du départ. La

veille, à dix heures du soir, faisant porter mes effets à bord, je m'aperçus que le bâtiment était surchargé. Vous savez que les Turcs sont les plus mauvais hommes de mer qui existent. C'est encore pis dans la mer Rouge. La navigation, dangereuse par elle-même dans ce golfe rempli d'écueils, de bas-fonds, dans une mer dont on n'a point encore de carte exacte, devient encore mille fois plus périlleuse à cause des mauvais bâtiments turcs avec lesquels on y navigue et des pilotes ignorants qui les conduisent. Chaque soir on jette l'ancre, on ne part qu'avec le vent le plus favorable, et malgré ces précautions il périt tous les ans plusieurs navires. Afin d'obvier à ces inconvénients, le Grand Seigneur voulut alléger les vaisseaux que les Turcs chargeaient toujours outre mesure. L'avidité les étourdit sur tous les dangers. En conséquence le Grand Seigneur a publié un hattî-chérif par lequel il est défendu à ses vaisseaux de charger au-delà d'une certaine ligne tracée sur le bâtiment et qu'on nomme la perceinte ; dès que le bâtiment est enfoncé jusqu'à cette ligne on ne peut plus rien y embarquer. Le Pacha de Suez est obligé de visiter lui-même les bâtiments, il leur délivre un certificat s'ils sont en règle et les punit s'ils ne le sont pas, c'est-à-dire il devrait faire tout cela, mais vous verrez comment il s'acquitte de ses fonctions. Je vous ai déjà dit que le bâtiment était surchargé. Il l'était au point que l'eau baignait jusque les sabords, je fis dire au capitaine turc que je ne pouvais m'embarquer s'il ne déchargeait son vaisseau, que nous étions assurés de périr et que s'il persistait il n'avait qu'à me rendre les soixante piastres et partir. Le capitaine, bien loin de m'écouter, me traita comme un gueux et me dit que si je ne voulais pas m'embarquer, je pouvais aller au diable. Comme nous étions à nous débattre, le Pacha¹⁸⁴⁰ arriva. Il venait inspecter le bâtiment. C'était uniquement pour la forme, le capitaine lui ayant fait un présent afin de n'être pas inquiété. Dès qu'il fut sur le pont je m'approchai et lui portai mes plaintes. « Tu en as menti, me dit-il, ce bâtiment est chargé suivant l'ordre de Sa Hautesse ». « Eh bien, Seigneur, lui dis-je, si cela est, je ne partirai pas et je retourne au Caire rendre compte à Ismaïl Pacha¹⁸⁴¹ de la protection que vous m'accordez ». Je lui fis faire cette réponse assez vivement, la fureur me transporta, mais il eut l'art de me calmer. Il se met à jurer, à me dire toutes les sottises imaginables, et prenant un de ses pistolets de ceinture : « Chien maudit, tu t'embarqueras sur ce vaisseau, je le jure par Mahomet, ou je te fais à l'instant donner trois cents coups de *nabou*¹⁸⁴² sous la plante des pieds ». À ces mots... mes

drogmans se jettent à mes pieds. « Je m'embarquerai », lui dis-je, sans ajouter un seul mot, et je fis entrer mes hardes dans la grande chambre. Le pacha partit. Je ne pus aller coucher chez moi, il fallut rester sur le vaisseau et partir le lendemain.

« ... Après tout les chagrins que j'éprouvai à Suez, je ne désirais qu'un vent qui m'en éloignât. Le lendemain à la pointe du jour nous levâmes l'ancre et allâmes mouiller à Gebel el Attam, à neuf milles de Suez. Nous fîmes peu de chemin parce que l'équipage ne pouvait manœuvrer sur le pont, tant il était couvert de ballots et de caisses. On passa la nuit à les arranger le mieux qu'il fût possible. Ce fut à notre première couchée que je me raccommodai avec le capitaine. Je lui rends justice. C'est un brave homme droit et incapable de faire une mauvaise action, mais il n'a que le titre de maître. Son second l'est activement parce qu'il est frère de celui qui a équipé le navire, et c'est bien le plus infâme coquin que j'aie jamais vu. L'eau qu'il nous donnait était infecte, pour en avoir de meilleure il fallait la payer une piastre la pinte. Le second jour nous fîmes vingt milles et mouillâmes à Coromandel [1843](#)... Le troisième jour nous fîmes quarante milles. La mer s'élargissait et le mouvement des vagues agitait le vaisseau, je sentis tous mes maux se renouveler et je fus très malade... Nous mouillâmes le soir au fond de la baie de Coromandel, auprès des bassins d'eau chaude. Enfin le quatrième jour après notre départ de Suez, nous vînmes mouiller à Tor. Nous y arrivâmes à 10 heures. L'impatience que j'avais de quitter mon vaisseau ne me permit pas d'attendre que l'on eût jeté toutes les ancres. Je m'embarquai avec mes gens dans deux petits bâtiments du pays et me rendis à terre ».

Bien accueilli à Tor par le cheikh arabe (d'une fraction de la tribu des Beni Soliman qui dominaient la région), notre voyageur en profita pour régler quelques comptes à propos de ce trajet maritime dont il n'avait visiblement pas gardé un bon souvenir.

« Le voyant en si bonne disposition, je me hasardai à lui porter mes plaintes contre le lieutenant du vaisseau dont j'avais essayé tous les outrages imaginables. Je rendis justice au capitaine, mais je le suppliai de

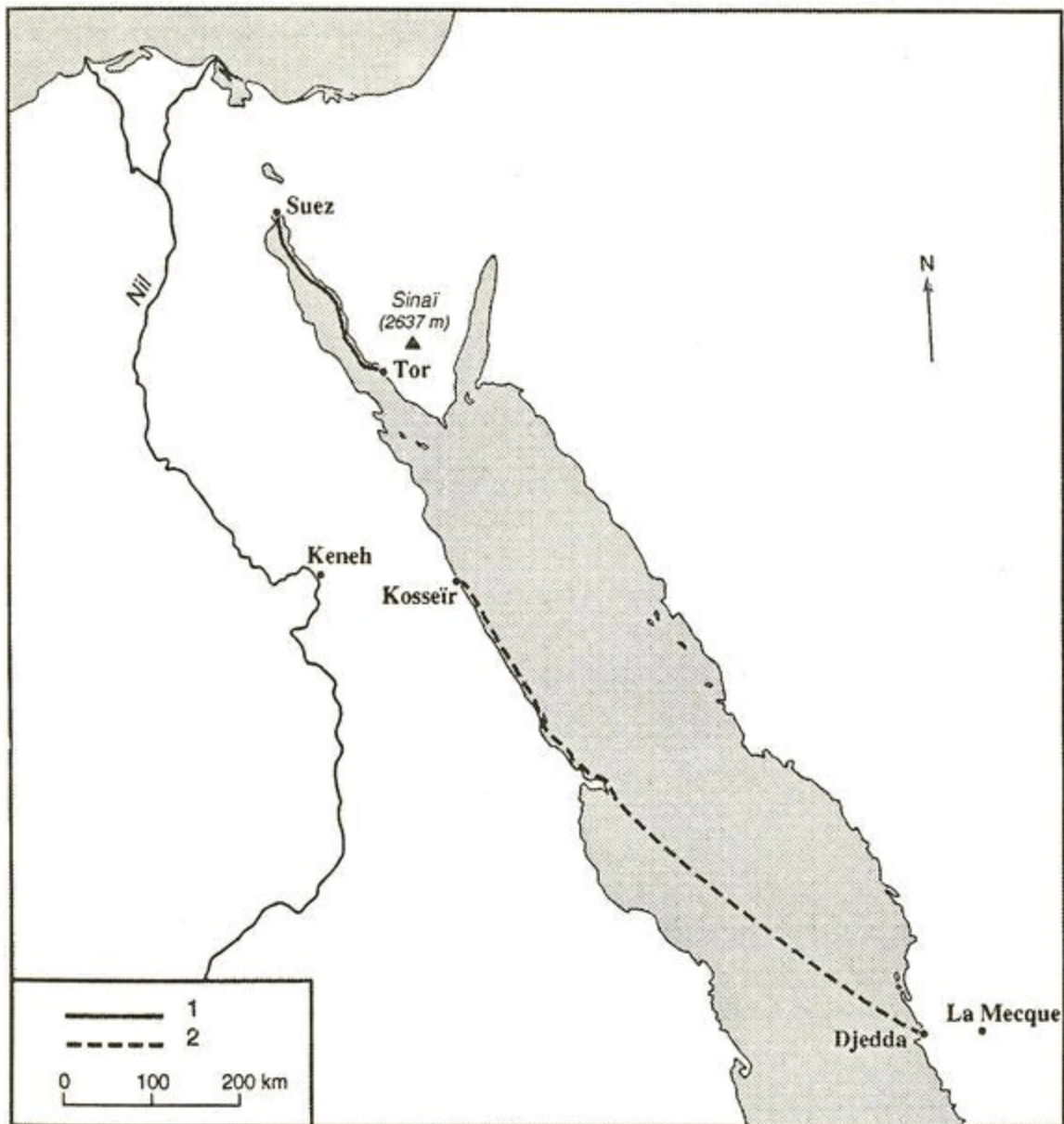
châtier son second. Le cheikh renvoya tous ses gens, et quand nous fûmes seuls avec les drogmans : " Je ne puis, me dit-il, faire enlever ce lieutenant à son bord : ce serait outrager le Grand Seigneur avec lequel je suis en paix, mais je le ferai saisir à l'instant qu'il mettra pied à terre pour faire sa provision d'eau, et je te jure, mon cher hôte, me dit-il, que je le ferai tellement punir que ce sera la dernière offense que ce coquin fera essuyer à de braves Francs comme toi ". Le lendemain à cinq heures du matin un de ses esclaves vint me chercher de sa part et m'annoncer qu'il était maître de mon scélérat. Je vole à la tente du Bey, je me prosterne à ses pieds et baise le bas de sa robe de bien bon cœur. En me retournant je vis mon ennemi... Au premier signe du Bey on le dépouille, on le jette à terre, ses jambes sont élevées en l'air et attachées sur des poteaux, deux bourreaux arrivent avec des bâtons pour lui écraser les pieds... La vue de ce supplice, les cris du patient m'émurent au point que le souvenir de ses outrages ne pouvait plus m'irriter. Je voulus cependant résister à ce sentiment, mais à peine le premier coup est-il asséné que mon premier mouvement fut de me jeter aux pieds du cheikh et de le supplier de le renvoyer... J'eus bien de la peine à obtenir grâce. Déjà il avait reçu huit coups, quand enfin le bey le fit détacher. On le renvoya sur son bord et le cheikh avant de partir lui dit : « Ce Franc se rembarquera sur ton bord pour se rendre à Suez : si tu ne m'apportes pas un écrit de sa main qui m'assure qu'il est satisfait de toi, à mon retour à Suez tu peux compter que ta tête me paiera ton insolence... ».

Après cet incident on comprend cependant aisément que, réflexion faite, notre voyageur ait jugé plus prudent de ne pas se confier une seconde fois à ce même navire. Il revint par la voie de terre, chevauchant sans discontinuer de Tor à Suez, en vingt heures.

Ce petit récit, dénué de tout pittoresque excessif et grandiloquent (quels n'auraient pas été les gémissements d'un passager musulman dans les mêmes conditions !), d'un voyage somme toute indemne de tout mauvais temps et de réels périls, a le mérite, dans son réalisme quotidien, de mettre en valeur l'extraordinaire médiocrité de cette navigation turque du Golfe : lenteur du trajet (quatre jours pour une distance qu'on peut enlever par terre en une grande journée) ; officiers véreux ou incapables ; inconscience des

risques qui entraîne de grosses pertes ; vanité des efforts, pourtant présents, du pouvoir central pour les réduire (on est à l'époque où des efforts de rénovation vont se multiplier, au plus haut niveau de la marine impériale) ; coupure psychologique enfin, entre les « honnêtes » Bédouins et ces forbans du Golfe.

Trois quarts de siècle plus tard, les conditions de navigation en mer Rouge, cette fois assurée par des marins arabes, ne s'étaient guère améliorées, si l'on se rapporte à un autre voyageur occidental.



V. LAHAYE, Paris-Sorbonne, 1999.

Fig. 15.

Itinéraires en mer Rouge.

1. Trajet du comte d'Entraigues. 2. Route possible de la barque observée par Maxime du Camp à Kosseïr.

16. DU BON USAGE DU CHOLÉRA EN MER ROUGE, OU COMMENT SE DÉBARRASSER DE PÈLERINS EN SURNOMBRE

L'histoire qui va suivre est atroce. Il n'y a cependant pas lieu de la mettre en doute, malgré le penchant bien connu des Gaulois pour la scatologie. Maxime Du Camp (1822-1894), qui nous la rapporte, est un auteur fort sérieux. Ce polygraphe studieux et habile, auquel on doit notamment de gros ouvrages, qui font encore autorité, sur l'histoire du Siège de Paris et de la Commune en 1870-1871, ainsi que sur le fonctionnement de la grande métropole parisienne dans les premières années de la Troisième République [1844](#), ami de Flaubert et de Théophile Gautier auquel il a dédié le récit de son voyage en Égypte et Nubie, écrit sous forme de lettres, avait débarqué à Alexandrie le 15 novembre 1849. Après avoir remonté le Nil jusqu'à la deuxième cataracte, il était revenu jusqu'à Keneh, qu'il avait quitté le 18 mai 1850 pour le trajet de quelques jours de caravane qui devait le conduire le 21 mai à Kosseïr, sur la mer Rouge, d'où s'embarquaient à l'époque la plupart des pèlerins pour Djedda. Il nous a laissé une description inquiétante des bateaux qu'il y observa, et nous a transmis les confidences que lui fit le patron de l'un d'eux [1845](#).

« Il n'y a pas de port, c'est une simple rade naturelle garantie seulement contre les vents d'Ouest par les hautes montagnes du désert. La jetée en planches à peine rapprochées s'élève sur pilotis et s'avance dans la mer pendant cinq à six cents pas. L'eau est claire, bleue et si transparente que l'on compterait facilement les cailloux et les coquillages de son lit. Quarante-deux navires se pressent les uns contre les autres, amarrés par des cordes en palmier à des pieux fichés dans le rivage ; au moindre vent tout doit se heurter, se briser et se perdre dans cette façon de port dont nul phare, nulle balise n'indique l'entrée. Ces navires ne sont point des

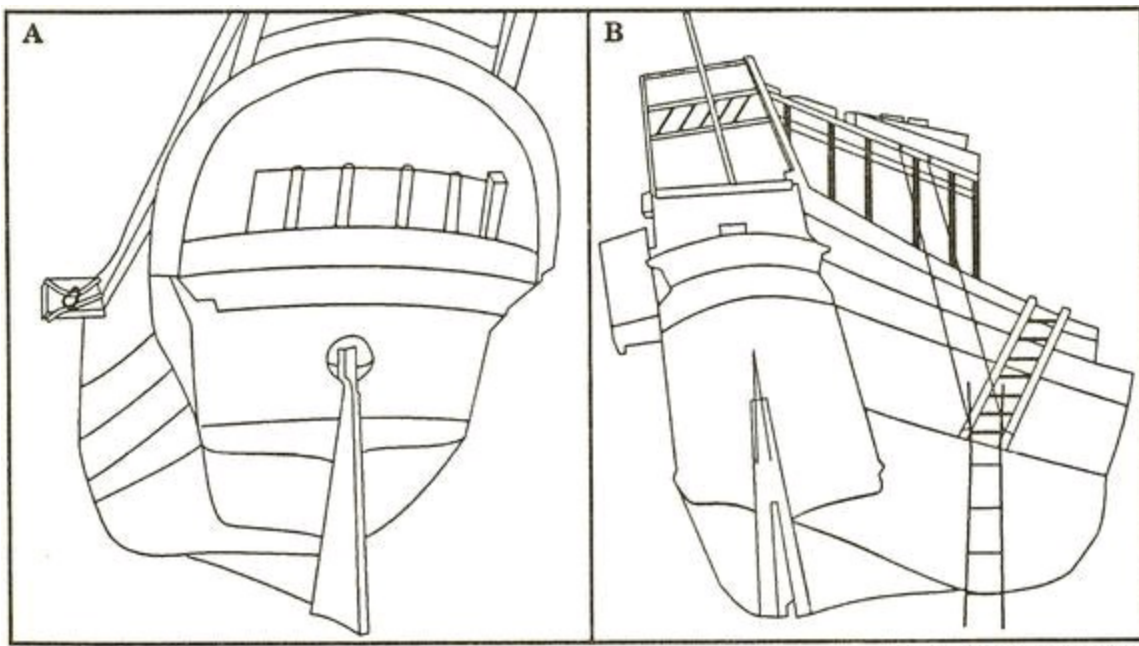
vaisseaux, ce sont de grandes barques fort semblables à ces vieilles nefes qu'on voit représentées sur d'anciennes estampes. Leur château d'arrière haut et lourd, leur gaillard d'avant relevé en pirogue, étroit, long, efflanqué, pointu, doivent les rendre dangereuses pour cette dure navigation du golfe Arabique. On s'embarque là-dessus à la grâce de Dieu, sans boussole, sans cartes, sans compas ; on va comme on peut, on se dirige de confiance, quitte à louvoyer longtemps en vue des côtes pour trouver le port que l'on cherche ; quand la houle est grosse, quand souffle une de ces tempêtes si communes dans cette mer pleine d'écueils, on abat les mâts et les voiles, on attache la roue du gouvernail, on fuit devant l'ouragan au hasard, n'importe où il vous mène ; puis, lorsque le grain est passé, on reprend sa route, si toutefois on peut la reconnaître encore. Aussi, chaque année, quarante ou cinquante barques sombrent-elles au large. Je voulus en visiter une et je montai sur un canot que des enfants conduisaient ; ils halaient sur des amarres tendues au-dessus de leur tête et faisaient ainsi avancer leur petite embarcation en chantant à voix basse une psalmodie traînante, triste et d'un effet charmant. Des vagues de saphir bruissaient doucement sous le ciel sombre ; des goélands voltigeaient autour de nous ; on sentait l'humide parfum salé de la mer.

« À l'aide de deux tire-veilles usées je grimpai à bord d'une barque qui était en partance pour Djedda. Des ballots jetés pêle-mêle remplissaient l'intérieur que nul pont ne recouvre. La forme est encore celle des canges du Nil ; l'arrière est occupé par un large habitacle divisé en plusieurs chambres ; dans l'une d'elles des matelots bronzés et hâlés par-dessus la teinte noire de leur peau, coiffés d'un étroit turban blanc, vêtus d'une blouse bleue sanglée d'une solide ceinture en cuir, jouaient avec des cartes rondes représentant des lunes, des croissants, des sabres, des soleils et des étoiles ; des coquilles blanches servaient de jetons. On criait haut et l'on se disputait fort. De longues antennes mobiles, semblables à celle des galères italiennes, peuvent facilement pivoter autour des mâts légèrement inclinés. Tout cela est primitif et cependant j'aperçois un gouvernail à roue, des poulies en bois de gayac, des rocambeaux à chapelet et des cabillots en cuivre. De chaque côté de la barque, quatre planches clouées ensemble s'avancent au-dessus de l'eau comme un balcon toujours lavé par les vagues ; un petit tasseau les soutient en dessous ; un grand trou s'arrondit

au milieu. Je te laisse, cher Théophile, à deviner l'usage de cette innommable construction. Sa vue seule fait frémir ; un coup de mer un peu violent doit vite emporter ce léger échafaudage et celui que l'impérieuse nature y conduit.

« Je regardais cette chose si simple et si terrible pourtant avec une sorte d'effroi ; le patron de la barque s'en aperçut et il se mit à rire en me disant :

« " Ah. Kaouadja ¹⁸⁴⁶, il fallait voir cela il y a deux ans ; je ramenaïs de Djedda cent trente pèlerins qui avaient le choléra. La mer était dure, le grand diable qui habite au détroit de Bab-el-Mandeb, que Dieu maudisse, soufflait mauvais vent de mon côté. Chaque jour je faisais raccommoder cette machine qui te fait ouvrir les yeux, et chaque jour elle s'en allait dans les vagues, quelquefois toute seule, quelquefois avec un pèlerin. Quatorze sont partis comme cela ; les requins les ont mangés, sans doute ; leur jour était écrit, et ils sont bien heureux d'être morts en revenant du saint pèlerinage " ».



V. LAHAYE, Paris-Sorbonne, 1998.

Fig. 16.

Les « lieux d'aisance » à bord.

A. *Gandja mouillé à Mombasa en 1972 (d'après une photo de Hawkins, 1981, p. 63). Remarquer l'amarrage par des cordes solides.*

B. *Baghla à Aden en 1972 (Ibid., p. 26).*

La disposition des « lieux d'aisance » n'a guère changé, sur les boutres, depuis les observations de Maxime Du Camp [1847](#). On voit toujours ces *zoli*, frères édicules plaqués en surnombre au flanc extérieur des coques (voir [fig. 16](#)). Le seul progrès sensible est que leur bâti est maintenant généralement clos d'une paroi qui isole l'usager et l'empêche, à tout le moins, de tomber directement à l'eau. Mais sont-ils plus solides en cas de gros temps ? On saisit là, en tout cas, un de ces éléments répulsifs qui devaient écarter par-dessus tout les Croyants, soucieux de propreté et d'ablutions confortables, des promiscuités et des souillures auxquelles expose le voyage en mer.

AVENTURES DE MER. 17. LES BONNES AFFAIRES DU TRIOMPHE DE LA JUSTICE

L'approche la plus substantielle des réalités de la navigation et du fonctionnement socio-économique des boutres de l'océan Indien est celle qui a été procurée, à partir de son voyage de 1938-39, par Alan Villiers [1848](#), écrivain de marine déjà connu par son expérience des mers de l'Asie du Sud-Est et de l'Australie et qui, désireux de consacrer une étude approfondie à ces marins arabes d'aujourd'hui et à leurs bateaux, « derniers purs voiliers du monde » [1849](#), prit passage sur un navire koweïtien, le *Triomphe de la Justice*, pour la plus grande partie de sa croisière annuelle, qui allait l'entraîner d'Aden à Zanzibar et au delta du Roufidji, pour revenir ensuite à son port d'attache au fond du golfe Persique (voir [fig. 17](#)). Son récit très vivant a le mérite d'apporter, outre les observations minutieuses et l'appréciation éclairée d'un grand familier des choses de la mer, et d'innombrables données sur la vie quotidienne à bord, un bilan précis de l'« affaire » représentée par le voyage, en incluant une prise en compte, particulièrement difficile pour un étranger et rendue possible uniquement par une présence continue, des gains de la contrebande, élément essentiel, comme on le verra, du système.

Le choix du navire avait été effectué sur les conseils avisés d'Ali Abdul-Latif, l'un des frères al-Hamad, importants marchands de Koweït, alors en charge du bureau de la famille à Aden [1850](#). Il venait déjà de fournir à A.V la possibilité d'une première expérience de la navigation arabe, sur le

Cheikh Mançour, petit *zarouk* ¹⁸⁵¹ yéménite, de moins de 50 pieds de long à la ligne de flottaison, non ponté sauf une minuscule poupe, grée d'une unique voile latine, monté par 8 matelots et un capitaine, du type de ceux qui assuraient normalement, à partir d'Aden, la redistribution sur les côtes de la mer Rouge des marchandises importées par le grand port. À son bord A.V avait fait en huit jours le voyage d'Aden à Guizan (port à l'extrême Sud de la côte de l'Arabie Saoudite), en passant par Mokâ et Hodaïda, avec un chargement de riz birman, de sucre javanais et de cotonnades japonaises : navigation uniquement diurne, le long des côtes, sans autre instrument qu'un compas décrépit datant d'au moins un siècle ; sans fanal, ni pompe, ni sonde ; avec ancrage chaque nuit à l'aide d'une grosse pierre fixée par un clou au bout d'un petit grappin ¹⁸⁵². Revenu à Aden après un petit mois d'absence, amaigri de vingt livres par la dysenterie mais tout émoustillé et friand d'aventures nouvelles, A.V souhaitait cette fois prendre passage à bord d'un des gros boutres de haute mer qui faisaient régulièrement le voyage des côtes africaines.

On lui recommanda le bateau de Nadjdi (Cheikh Abd-ul-Krim bin Michari al-Abd-ul-Razzaq al-Nadjdi), qui était en affaires avec la firme al-Hamad et passait pour l'un des plus brillants capitaines koweitiens. Le nom, très théorique, du bâtiment, est « le Triomphe de la Justice ». Mais en fait il n'est apparent nulle part. Et personne ne semble le connaître. Les bateaux de Koweit sont désignés, entre eux, par le seul nom de leur capitaine. A.V apprendra vite qu'il y a une raison à cela. Les bateaux souhaitent ne pas être identifiés, ce qui facilite les « affaires ». Parfois même on voit un capitaine koweitien ignorer le nom de son propre navire, et devoir le chercher sur les papiers d'enregistrement ¹⁸⁵³. Quoi qu'il en soit le T.J. est un boutre d'environ 150 tonnes (en fait de capacité de 2 500 caisses de dattes de Basra, seule mesure de tonnage couramment utilisée par les Koweitiens de l'époque) ; bas de l'avant et haut de l'arrière, malgré un éperon, surtout ornemental, de quelque 20 pieds de long ; comportant un grand mât de teck s'élevant à quelque 90 pieds au-dessus de la mer, à vergue latine faite de trois troncs attachés bout à bout, un mât de misaine et un beaupré ; équipé de trois voiles principales, deux voiles de misaine et deux focs, et de divers appareils (cabestan, compas avec habitacle, réservoir à eau, extincteur d'incendies, quatre ancres, cordages, etc.), ainsi

que d'un canot ¹⁸⁵⁴. Le bâtiment est ponté et une grande cabine, plus ou moins divisée en compartiments caverneux et flanquée à l'arrière de deux baraques, occupe une grande partie de la poupe. L'odeur de poisson séché qui y était répandue suffit à décourager notre voyageur de s'y installer et à lui faire préférer le pont. Le navire est monté par un équipage de 27 hommes au total, comportant, outre le capitaine et son second (*mouallim*) qui fait également fonction de scribe, trois quartiers-mâîtres, un maître d'équipage et son adjoint, un cuisinier, un magasinier-serveur, et 18 matelots. Le fonctionnement, analogue à celui de tous les bateaux koweïtiens de l'époque, était fondé sur un système de participation de l'équipage à l'entreprise, la moitié des profits étant réservée à la rémunération du capital constitué par le bâtiment, et l'autre moitié à l'équipage, suivant une répartition attribuant une part à chaque matelot, une part et demie aux quartiers-mâîtres, au maître d'équipage et au cuisinier, une un quart au second du maître d'équipage et au magasinier, cinq au capitaine et trois au second, mais les quatre parts supplémentaires du capitaine et les deux du second sont prélevées sur la moitié rémunérant le bâtiment, ce qui ramène le total des parts de l'équipage à trente. Il y a en outre un charpentier, qui est directement salarié par le capitaine, et qui, à ses moments perdus, construit sur le pont de petits canots qu'il s'efforcera de vendre aux diverses escales. Les matelots ne perçoivent, quant à eux, aucun salaire de base, et le coût de leur nourriture est intégré dans le bilan général de l'exploitation. Le capitaine, propriétaire nominal du navire et responsable en cas de perte (en l'absence d'assurance), n'avait pu en fait, comme c'était presque toujours le cas, financer seul la construction, qui remontait à peu d'années auparavant et était revenue à un total d'environ 12 500 roupies ¹⁸⁵⁵. Il avait dû recourir à des crédits de marchands de la cité, qui se trouvaient ainsi co-propriétaires de fait du bâtiment, et participaient aux bénéfices sur la moitié correspondante.

Tel était le navire sur lequel A.V s'embarqua à destination de la côte africaine, dans la première semaine de décembre 1938, aux sons des chants et danses des matelots qui accompagnaient l'appareillage. En fait ce n'était déjà que la seconde partie du voyage. Le T.J., parti de Koweït à la mi-août, était allé d'abord charger à Basra 2 300 caisses de dattes, destinées en principe à Makallâ sur la côte de l'Hadhramaout, pour le compte de

marchands. Mais parvenu dans ce port, après une simple escale à Mascate pour faire de l'eau, en profitant des derniers souffles de la mousson d'été, il avait été envoyé par ses commanditaires porter les dattes à Berbera, sur la côte de Somalie britannique, où elles ont été vendues à destination principalement de l'Éthiopie. De là, le navire est revenu jusqu'à Aden, pratiquement à vide sauf un ou deux sacs d'encens pour le compte d'un marchand de Koweït. À Aden, avec l'argent provenant du prix du transport des dattes, qui lui a été payé, le capitaine a acheté une cargaison complexe : sel, riz, sucre, lait en boîte, maïs de l'Inde, qu'il se propose de vendre, cette fois à ses risques et périls, sur la côte africaine. Tous les membres de l'équipage ont également profité de l'escale d'Aden pour acheter plus ou moins quelques marchandises pour leur propre compte : turbans et étoffes de coton, rasoirs de sûreté, bouteilles thermos, lampes électriques et tout ce qui, de l'industrie japonaise et de petites dimensions, peut paraître vendable, on verra de quelle façon, dans les ports qu'on visitera. En attendant, toutes ces merveilles sont entassées dans les caisses individuelles des matelots, soigneusement rangées sur la poupe.

Mais avant le grand départ il reste à compléter la cargaison dans les ports de l'Arabie du Sud et surtout à y trouver des passagers, pour rentabiliser la place disponible sur le pont. Le navire repart donc pour la côte du Hadhramaout, confié au second, tandis que le capitaine a pris les devants, à bord d'un vapeur, pour se préoccuper de leur recrutement. Il n'y a jusqu'ici en effet que deux passagers sur le T.J., un marchand de hachich, originaire de Sour dans l'Oman, et un autre Arabe, pourvu d'une grande dague, accompagnés d'un jeune vagabond de 8 ans, qui est plus ou moins leur serviteur, et qui déclare naviguer depuis l'âge de 3 ans (!) ¹⁸⁵⁶. Remonter ainsi au vent de la mousson du Nord-Est, déjà bien établie, exige de tirer des bords, qui conduisent le bâtiment, dans le golfe d'Aden, jusqu'en vue de Berbera, et l'on n'arrive enfin à Makallâ, principal port de l'Hadhramaout, qu'après douze jours de navigation. A.V. a pu, au cours de ce premier trajet, se familiariser avec les conditions de celle-ci. En fait il n'y a aucune routine, ni livre de bord, ni loch, ni cloche. Les heures ne sont scandées que par les appels du muezzin (qui est un membre de l'équipage) pour les cinq prières quotidiennes. Il y a à bord une carte générale de l'océan Indien, relativement moderne, mais un seul livre, et c'est un Coran.

Le *mouallim* cependant, très expérimenté, connaît bien son affaire et témoigne d'une très grande familiarité avec la côte.

Le port de Makallâ, intenable par la mousson de Sud-Ouest, est bien abrité de celle du Nord-Est et une vingtaine de boutres y sont ancrés lorsque le T.J. y arrive. D'autres sont sur la plage. Il y a plusieurs vieux sambouks d'Aden, naviguant sous pavillon italien et montés par des équipages somalis qui ont une réputation de sauvagerie parmi les Arabes ; ainsi que quelques petits bateaux de Seihout et d'autres ports de la côte Mahra, et plusieurs de Sour, qui se préparent à partir pour Zanzibar ¹⁸⁵⁷. L'activité du port est soutenue, avec quatre ou cinq mouvements journaliers. Le T.J. fait des provisions d'eau, et complète quelque peu son chargement, achetant du tabac, du miel de l'Hadhramaout (très estimé sur la côte africaine, où il passe pour aphrodisiaque), du beurre clarifié, et des pierres de cuisine, pilons et mortiers : au total quelque cinq tonnes au plus. Les matelots, quant à eux, achètent pour leur compte des vans et paniers qu'ils comptent vendre à Mombasa. Mais la grande affaire est l'embarquement de passagers.

Des Bédouins viennent ainsi visiter le navire, à bord duquel c'est fête quasi perpétuelle (un jour sur deux), à base de mouton, de riz et de melons, avec accompagnement de musique. Beaucoup, Bédouins et marchands, s'embarquent à Makallâ, à destination annoncée de Mogadiscio. Mais la grande foule viendra du port voisin de Chihr, à un jour de navigation de là, où le capitaine se rend encore à l'avance, en laissant toujours le navire à son second, afin de parfaire son recrutement. Le T.J. y arrive peu avant le 1^{er} janvier, et y restera dix jours, pour embarquer plus de cent Bédouins que le capitaine a réussi à persuader de prendre passage à son bord. Il y a même quinze femmes, qu'on loge, avec de petits enfants, dans la grande cabine, où elles resteront sévèrement cloîtrées pendant tout le voyage, mais que de petites filles, qui vont et viennent librement, ne manqueront pas de renseigner sur les événements du bord. Le bateau est plein à craquer. Avec ses 1 900 pieds carrés de pont principal et 300 pieds carrés de poupe, la capacité théorique est de 180 personnes en donnant à chacun 12 pieds carrés (6 X 2), sans compter les hôtes de la grande cabine. Il faut y ajouter le canot, où l'on s'installe également, ainsi qu'un autre petit *dhow* que le charpentier a construit pendant le voyage et qu'il compte vendre en

Afrique. Au total le bâtiment doit pouvoir héberger 250 personnes, l'équipage s'installant tant bien que mal dans les batteries, sur les ancres et câbles et sur la boîte à incendies [1858](#). Combien y en a-t-il exactement ? Nul ne le sait. A.V ne pourra jamais arriver à les

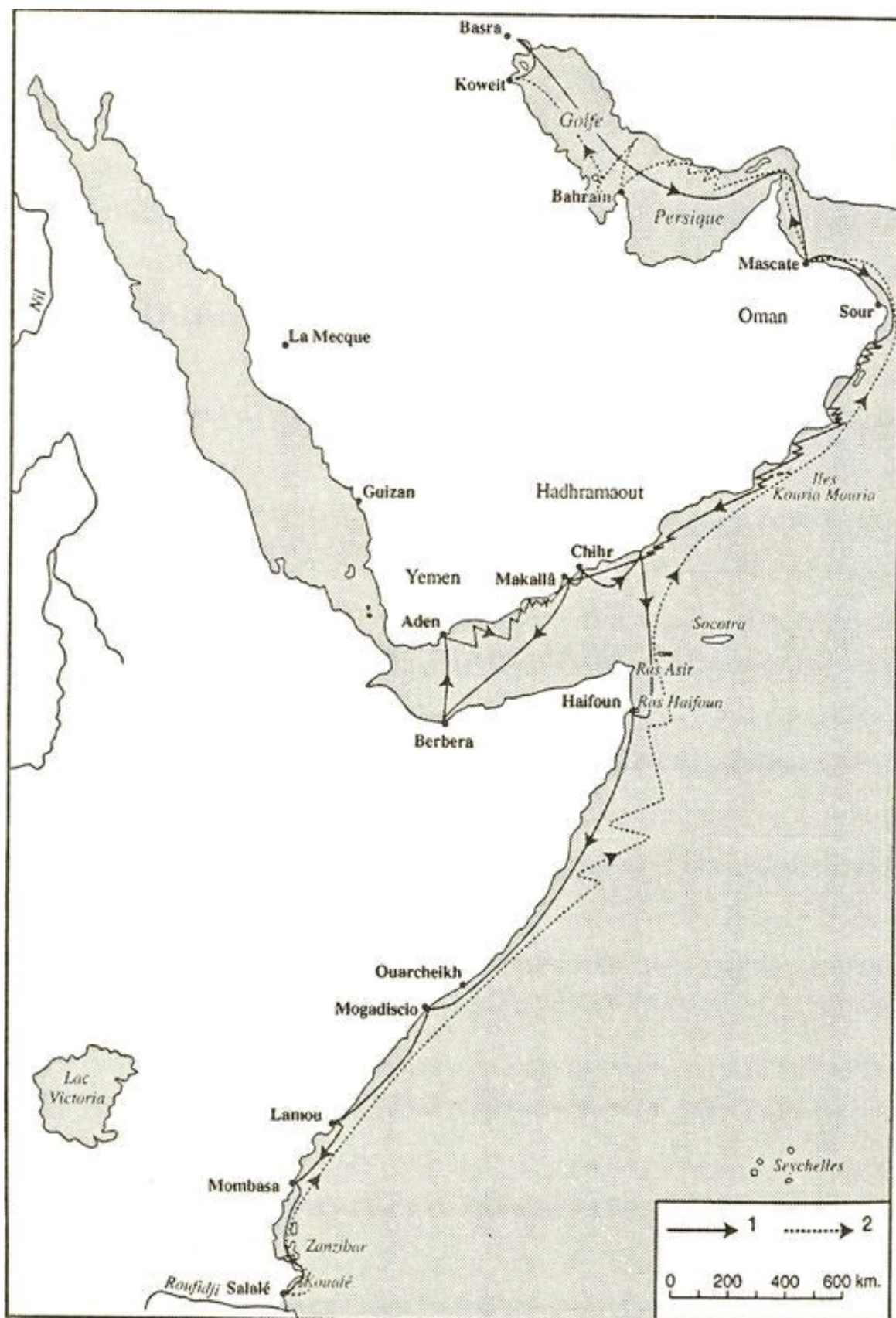


Fig. 17.

Le voyage du Triomphe de la Justice. 1. Trajet d'aller. 2. Trajet de retour.

compter avec quelque précision car tout ce monde circule et s'agite sans cesse sur le navire malgré l'encombrement. À l'aide de comptages plus ou moins incomplets réalisés par les autorités de Mogadiscio et de Lamou il évaluera le nombre à 103 hommes et 15 femmes, sans compter un certain nombre d'enfants. Ces gens paient 8 roupies (hommes) ou 12 roupies (femmes) par tête à partir de Makallâ ou Chihir et quel que soit le point de la côte africaine où ils souhaitent débarquer entre Mogadiscio et Zanzibar. Ils doivent se nourrir par leurs propres moyens. Des passagers de « première classe », qui ont le privilège d'être installés sur la poupe et d'être nourris au menu de l'État-Major (le même d'ailleurs que celui de l'équipage), paient un modeste supplément d'une roupie par tête et par jour [1859](#).

La grande majorité de ces gens sont calmes et ne pensent qu'à endurer avec résignation les désagréments du voyage. Mais il y a des turbulences, en particulier entre des « bandes de vagabonds » qui se déplacent sur le pont, des chamailleries d'enfants, dont certains sont de véritables petites pestes. Des querelles éclatent, que le capitaine doit arbitrer, telle celle qui oppose un mendiant aveugle, qui va exercer son industrie sur la côte africaine, à deux enfants qu'il a « loués » pour l'assister et le servir et qu'il s'est engagé en contrepartie à nourrir. Au bout de quelques jours il cesse de le faire, prétextant qu'ils sont paresseux et bons à rien et qu'ils ne lui rendent pas les services escomptés. Après plusieurs jours de jeûne les enfants se mutinent, abandonnent leur maître pour s'attacher à d'autres passagers, qui interviennent. Nadjdi oblige l'aveugle à les reprendre suivant les termes convenus [1860](#). Tout ceci n'est au total que peu de choses, pourvu qu'il fasse beau. Mais dès que la mer est un peu forte, la quasi-totalité de ces gens sont malades et le pont devient, on le conçoit, « une gamelle [1861](#) ».

Que vont faire tous ces gens en Afrique ? À vrai dire, on ne sait, et peut-être la plupart d'entre eux ne le savent-ils pas eux-mêmes ! Certains passagers semblent bien avoir des objectifs plus ou moins assurés. Il y a des marchands et des colporteurs qui trafiqueront dans les villes de la côte,

des mendiants tel l'aveugle susdit, qui y pratiqueront leur activité. Les femmes et les filles aboutiront dans les harems, ou les bordels, de Zanzibar. Mais que deviendront la grande masse des Bédouins ? Ils iront en fait grossir la population flottante, largement désœuvrée, de portefaix et travailleurs journaliers, qui trouve de moins en moins à s'occuper dans des emplois spécialisés. Les Arabes, qui avaient pratiquement sur la côte orientale d'Afrique le monopole de l'arrimage, le perdent au profit des Noirs. De plus en plus ils sont simples manœuvres, ou porteurs d'eau. Les plus chanceux décrocheront une occupation à peu près stable de veilleur de nuit. Quelques-uns seront vendeurs ambulants de café au bazar ou même parviendront, s'ils réussissent, à y tenir boutique [1862](#). Mais beaucoup, après avoir gagné quelque argent, et sans avoir couché ailleurs, que sur les quais du port ou dans les dunes de la périphérie des villes, rentrent chez eux chaque année.

Quoi qu'il en soit le bâtiment, ainsi chargé à craquer, prend la route de l'Afrique un peu avant la mi-janvier. Mais la navigation sera délicate. La mousson d'hiver de Nord-Est est maintenant fermement assurée, et se confier directement à elle entraînerait irrémédiablement le navire vers le golfe d'Aden, d'où il serait très difficile de remonter vers l'Est pour contourner le Ras (cap) Asir, pointe extrême du continent. On commence ainsi par remonter au vent pendant plusieurs jours, en tirant de courtes bordées au plus près de la côte arabe (on évite d'aller trop au large pour ne pas tomber dans le grand vent d'Est qui ferait perdre du temps), jusqu'à un point d'où l'on estimera pouvoir se lancer vers l'Afrique, qui est le Ras Charma. De là le vent du Nord-Est propulse le bateau directement et rapidement vers le Ras Asir, qu'on relève à quelque dix milles à l'Ouest, pour doubler ensuite le Ras Haifoun et atteindre le port du même nom cinq jours après le départ de Chihr, sans autre incident que la chute d'un enfant à la mer, que le dévouement d'un matelot qui plonge, suivi d'une manœuvre habile du capitaine, permet de repêcher. La navigation s'est faite au compas, en lequel le capitaine manifeste une confiance aveugle, sans tenir compte de la présence éventuelle de masses de fer à proximité ou d'autres causes d'erreur [1863](#).

Le bâtiment va rester plus de trois semaines à Haifoun (Dante), où il voisine, à l'ancrage, avec trois navires koweitiens et deux persans. A.V,

érudit, note que les marchandises transportées par le T.J. sont à peu de choses près exactement les mêmes que celles qu'importait le même port (*alias* Opone), suivant le *Périple de la Mer Érythrée*, au I^{er} siècle apr. J.-C. : blé, riz, beurre clarifié, huile de sésame, cotonnades, « miel » du roseau *sacchari* ; sauf que les cotonnades sont maintenant japonaises et que le sucre vient de la canne javanaise, et a été transbordé à Aden [1864](#). Les Italiens s'efforcent de recenser les passagers, mais n'y arrivent pas plus qu'A.V, et finalement personne n'est autorisé à débarquer, à l'exception de l'équipage, qui ne se prive d'ailleurs pas de pratiquer une contrebande active pendant les nuits, durant lesquelles accostent de mystérieuses barques somaliennes, qui arrivent chargées (d'ivoire ?) et repartent vides. Un *baggala* [1865](#), propriété d'un Persan exilé au Koweït, d'une capacité de 3 000 caisses de dattes (environ 200 tonnes) et d'un équipage de 33 hommes, arrivé à Haïfoun avant le T.J., et qui est alors à moitié vide après avoir déchargé une partie de sa cargaison quelque part en Somalie, se prépare, plusieurs jours plus tard, à faire voile de nuit, lourdement chargé, sans avoir acheté officiellement aucune marchandise. Mais les autorités de police italiennes du port, qui ne sont apparemment pas nées de la dernière pluie, montent à bord juste avant le départ et arrêtent le capitaine. Il se révèle que le navire a embarqué clandestinement quelque 200 tonnes de sel volé sur les côtes de la baie par des Somalis, apparemment troqué contre le reste de sa cargaison. Le capitaine s'en tire avec la saisie de la marchandise et une amende de 1 000 roupies, immédiatement collectées parmi les équipages des autres navires koweïtiens présents dans le port. Le T.J. à lui seul fournit 600 roupies. Grand émoi cependant à bord de ce dernier, où l'on craint une perquisition, et où A.V perçoit de mystérieux remue-ménage dans la chambre des femmes ! La contrebande de jour, cependant, ne cesse pas et prend des formes plus subtiles, pour des marchandises de valeur et de petites dimensions. Les matelots descendent à terre la tête enveloppée de huit turbans superposés, et entourés de trois ceintures [1866](#). Au total, pendant les trois semaines de séjour à Haïfoun, les affaires « officielles » se limitent à l'échange d'un peu de riz et de sucre contre du poisson séché et du sel ; à l'essai de vente de quelques caisses de dattes qui restent, en fait pourries et immangeables, dont les Italiens n'autorisent pas l'importation car ils les jugent à bon droit impropres à la consommation ; et à la vente, à des pêcheurs somalis, d'un petit canot fabriqué à bord, qui leur

est cédé pour 100 roupies [1867](#). On a également fait de l'eau, qui est d'ailleurs très mauvaise, et on a embarqué quelques passagers supplémentaires, assez mystérieux, originaires de Sour, et qui ont toutes les apparences de contrebandiers professionnels.

Au sortir de Haifoun, on croise un bateau qui arrive de l'Oman, extraordinairement chargé d'au moins 200 passagers, et qui est venu de Sour en 21 jours de voyage. Puis on entre à nouveau dans les vents réguliers de Nord-Est, qui soufflent maintenant très fort. Le navire va vite, à une allure qu'A.V. estime à 9 nœuds, mais le T.J. ne peut porter beaucoup de voiles par un tel temps, les coutures commencent à craquer, le mât à jouer, et il faut diminuer la voile principale, travail compliqué qui permet de retrouver une vitesse plus raisonnable. On est à Mogadiscio le cinquième jour, où l'on entre difficilement, malgré l'aide d'un petit remorqueur, et non sans une collision avec un petit *djalbout* [1868](#), ex-perlier de Bahraïn, et un grand bateau de Sour chargé de vaches, ce qui entraîne un tumulte considérable et le bris de la vergue de misaine du T.J. Mais le grand problème est ici encore celui des passagers que les Italiens s'efforcent vainement de recenser avec précision. Sur 73 hommes, 5 femmes et 2 enfants qui se déclarent à destination de Mogadiscio, un tout petit nombre seront finalement autorisés à débarquer, après avoir prouvé qu'ils ont de la parenté ou sont attendus sur place. Mais plusieurs autres réussissent à le faire clandestinement de nuit [1869](#). L'équipage, ainsi que les mystérieux « Souris », vont et viennent librement à terre dans la journée, et la contrebande se poursuit activement, notamment celle de voiles indiens destinés aux harems de la ville, qui passent discrètement sous les robes ou dans les turbans. Nadjdi, qui y participe indirectement, est cependant escroqué par son intermédiaire, qui disparaît sans rapporter le prix de la marchandise [1870](#). D'autres Souris réussissent à s'éclipser sans payer le prix de leur passage, pour lequel on leur avait apparemment fait crédit. Un jour de fête à bord, enfin, éclate parmi les femmes, lasses de leur confinement, et qui n'ont pu débarquer, une véritable mutinerie, exprimée par une manifestation dirigée par une matrone haute en couleur, qui vient haranguer avec véhémence le capitaine et ses invités. À la suite de tous ces déboires, le capitaine se décide à repartir, après un séjour de plus de deux semaines dans le port (on est en février) [1871](#), au cours duquel aucune affaire

officielle n'a été conclue.

Le troisième soir on est à Lamou, premier port sur la côte kényane. Là encore les autorités britanniques n'autorisent pas l'entrée sur le territoire des passagers, qui sont cette fois recensés officiellement au nombre de 104, dont 8 femmes. Mais A.V estime qu'avec l'équipage de 27 personnes il y a environ 150 personnes à bord [1872](#). Et on permet aux passagers des débarquements temporaires, pour promenades et visites, qui fournissent de fructueuses occasions de contrebande, notamment de cigarettes d'Aden. Ici encore aucune importation officielle n'est réalisée. Un marchand local offre 600 shillings du canot (nommé l'*Afra*) que le charpentier a fabriqué sur le pont, mais on en demande 1 000 (pour le céder sans doute à 700) et l'affaire ne se fait pas. Les bâtiments n'étant autorisés à séjourner qu'une semaine dans le port sans payer de taxes, le capitaine décide de partir le huitième jour au matin et bat le rappel de son monde, éparpillé dans la ville. Las ! Parmi les débarqués il manque trois femmes, qui ont été enregistrées par la police, et le navire ne sera pas autorisé à repartir sans elles. Qu'à cela ne tienne ! On ramasse sur le port trois femmes (de petite vertu), et, le compte étant bon, on peut mettre à la voile [1873](#). Le deuxième jour on arrive à Mombasa, où l'on entre au son des tambours et des chants des matelots, et les réjouissances vont se prolonger plusieurs jours. Les passagers, cette fois, sont autorisés à débarquer pour de bon et beaucoup vont rester dans la ville. Le capitaine passe le plus clair de son temps à empêcher de descendre à terre ceux qui n'ont pas payé leur passage. Il y a trente bateaux de haute mer présents dans le port [1874](#), qui est en pleine activité, et où précisément, en raison d'une concurrence considérable, les affaires sont mauvaises. Le T.J. ne peut vendre son sel, non plus que le canot du charpentier. Bien que le séjour dans le port soit très bon marché (4 dollars de taxes seront payées au total), on repart au bout d'une semaine, avec 30 nouveaux passagers : Arabes du Hadhramaout ; habitants de Mombasa qui se rendent à Zanzibar ; et un petit groupe des inévitables marchands de Sour (contrebandiers de hachich, semble-t-il ?) ; qui prennent en partie la place des précédents. Mais il n'y a plus au total que 60 personnes à bord.

On est le second jour à Zanzibar, dont les matelots attendent avec impatience les femmes, qui ont grande réputation ; et l'accostage dans le

port, pourtant très encombré, se fait cette fois sans dommage. Le T.J. arbore le pavillon koweïtien, ce qu'il ne fera qu'en une seule autre occasion dans tout le voyage, pour le retour à Koweït. On retrouve dans le port le bâtiment d'un certain Abdullah Kitami, compère et ami du capitaine du T.J., qu'on avait quitté à Chihr, d'où il est venu directement à Mombasa en 14 jours. Il y a débarqué ses 150 passagers et, après y être resté 10 jours, est à Zanzibar depuis un mois. Les Souris disparaissent immédiatement, se disséminant dans les navires voisins qui sont à l'ancre, et leur marchandise sans doute avec eux. Le médecin du port, qui vient constater l'état sanitaire du T.J., confiera à A.V que lorsque la mousson du Nord-Est ramène les premiers boutres, ses patients de la ville cessent subitement de lui réclamer de l'opium [1875](#) ! Cette fois le T.J. se débarrasse de la quasi-totalité de ses marchandises et notamment du sel, à l'exception des dattes non comestibles dont on verra plus loin la destinée ultime, et du canot du charpentier, qui en fait se révélera utile. Il n'y a plus qu'à attendre l'affaiblissement de la mousson d'hiver pour prendre la route du retour. Mais c'est encore près de deux mois, et le séjour est onéreux à Zanzibar, où les tentations sont nombreuses pour les matelots qui finissent par trouver les femmes hors de prix. Le matelot musicien-chanteur du bord, un certain Ismaïl, trouve bien des engagements dans les « night-clubs » de la ville [1876](#), mais ce n'est évidemment pas une solution générale. En même temps se pose le problème du fret de retour. Le T.J. va aller le chercher vers le Sud, sous forme de poteaux de palétuviers qu'on pourra trouver dans la vaste mangrove du delta du Roufidji. On reste cependant 15 jours à Zanzibar, bien que toute la marchandise ait été vendue. Mais c'est qu'on attend le paiement (en espèces) de tout ce qui a été débarqué. On repart dès que l'argent est arrivé.

Le seul problème réel est que les Koweïtiens sont des nouveaux venus dans les eaux du Roufidji, qui sont dangereuses. Aussi doit-on embaucher un pilote qui les connaît, un Sourî, nommé Moubarak (les Omanais les fréquentent depuis longtemps et ce sont eux qui assuraient traditionnellement l'exploitation et le transport des poteaux) [1877](#). Après avoir jeté à la mer les dattes véritablement trop pourries et en avoir conservé 60 caisses de « bonnes », on fait escale à l'île de Koualé, à la limite Nord du delta, où la marée est de grande amplitude, et où l'on hale le

bâtiment sur la plage, où il sera calé par de grands espars, pour un nettoyage complet de la coque, suivi d'une peinture à neuf, qui dure trois jours. Il y a d'autres bateaux qui suivent le même traitement à Koualé, village de pêcheurs, escale traditionnelle des négriers, et séjour plaisant, qui est maintenant régulièrement utilisé pour ces indispensables réfections [1878](#). Ensuite va venir la période la plus pénible du voyage : un mois sous le climat atroce du delta, dans la chaleur humide, avec des nuées de moustiques. La concession d'exploitation de la mangrove est accordée par une compagnie fermière de l'Office Forestier britannique qui, sous le contrôle de celui-ci, perçoit des droits au prorata des quantités enlevées. Immémorial, le trafic n'a été réglementé et organisé que depuis peu par l'administration coloniale. Il pourrait sembler logique de faire couper le bois à l'avance, de sorte que les bâtiments n'aient qu'à charger. Mais en fait les rives sont beaucoup trop instables et changeantes, et pas assez solides pour supporter longtemps le poids des piles de bois entassées en attente, qui seraient fréquemment emportées. Aussi les capitaines arabes doivent-ils organiser eux-mêmes l'exploitation en leur présence et avec chargement immédiat et progressif, avec l'aide d'une main-d'œuvre indigène que fournissent les chefs des rares villages souahélis du delta, et que l'on doit héberger et nourrir, le recrutement se faisant au « village-centre » de Salalé. Il y a à l'époque 12 boutres arabes au travail dans le delta [1879](#). Le T.J. a bientôt 80 Souahélis à bord, payés à la tâche, qui se révèlent agités et contestataires. Ne vont-ils pas jusqu'à refuser les dattes pourries qu'on tente de leur faire absorber comme nourriture ! Des gardes forestiers sont chargés de marquer les raies de poteaux, et le bâtiment, lorsqu'il sera plein, acquittera la taxe pour ce qu'il emporte. Le T.J. paye pour 150 « marques ». En fait il réussit à en charger le double, à l'aide du canot et de l'*Afra*, avec la complicité des chefs de villages et des gardes. L'opération n'est pas de tout repos. Le boutre de Moubarak sera saisi à Zanzibar, à son retour, avec deux fois plus de poteaux qu'il n'en a déclaré. Le capitaine du T.J., plus chanceux ou plus habile, réussit à dissimuler son véritable chargement. Il appareille vers le Nord à la fin de mars, plein à ras bord (les poteaux de mangrove, plus lourds que l'eau, ne flottent pas), et, après une navigation périlleuse dans les branches du fleuve, est de nouveau à Zanzibar au début d'avril. Le capitaine y vend 20 marques de bois à un marchand indien pour s'alléger, et on va pouvoir prendre la route du retour.

L'*Afra* n'ayant toujours pas été vendu, on le laisse sur la plage aux bons soins de l'agent du bâtiment. Le chargement est alors complété avec quelques marchandises plus valorisées : noix de coco, huile de coco, clous de girofle, caisses de vermicelle. Les matelots achètent des babioles japonaises comme cadeaux pour leurs familles, et des citrons locaux, réputés, qui seront pressés, et leur jus mis en bouteille, pour être vendus à Koweït où ils sont utilisés pour la fabrication des *sherbet* ¹⁸⁸⁰. Le bâtiment appareille finalement le 14 avril avec pour seuls passagers trois « instituteurs » souahélis, deux Baloutches et un Arabe, métis ou quarterons, qui se rendent à Mascate, où ils ont des parents, « pour voir le monde ». Il n'y a plus au total que 30 personnes à bord.

Bien qu'aucune escale africaine ne soit cette fois prévue, Nadjdi ne fera aucune tentative pour faire voile directement vers l'Oman. N'ayant aucun moyen autre que visuel de faire le point et aucune connaissance de la navigation astronomique, il suit la côte exactement comme à l'aller. Au début, avec une mousson de Sud-Ouest déjà établie, la mer est forte, les vents tournent même au plein Ouest et il faut effectuer des manœuvres difficiles pour garder la route ¹⁸⁸¹. Mais à partir de Ouarcheikh, un peu au Nord de Mogadiscio, on perd la mousson pour retrouver des vents légers et irréguliers dans lesquels on progresse lentement en virant fréquemment de bord. Une semaine se passe ainsi, entre le cap Haifoun et le cap Asir, qu'on double dix jours après le départ de Zanzibar, sans avoir jamais perdu de vue la côte. On la quitte pour une seule journée, au bout de laquelle on retrouve le rivage du Hadhramaout près de Ras Charma, après être passé à l'Ouest des îles Abd-el-Khouri, à l'Ouest de Socotra. Le T.J. longe maintenant la côte de l'Arabie du Sud, non sans faire bonne garde en passant près des îles Kouria Mouria, où des attaques de Bédouins sont possibles. On contourne le Ras al-Hadda à la pointe Sud-Est de l'Arabie, trois semaines après le départ de Zanzibar, et on entre le vingt-troisième jour dans la baie de Matrah, près de Mascate. Le T.J. a effectué, au départ de Zanzibar, le plus rapide des passages de tous ceux de la saison de retour. Un autre boutre de Koweït arrive cependant bientôt, ayant fait en 19 jours le voyage depuis Lamou.

Mais Mascate est économiquement en déclin et il n'y a pas de marchandises à y décharger. La principale opération sera financière. On

cède pour 90 roupies des thalers de Marie-Thérèse achetés à Zanzibar au taux de 80 [1882](#). Le problème est maintenant de trouver où vendre les poteaux. Un grand boutre de Koweït, le *Samhan*, chargé de 1 200 marques, est en avance sur le T.J. et risque de saturer le marché au fond du golfe. Il faut faire vite, et chercher si possible à le devancer dans certaines escales. Le capitaine décide d'aller tenter sa chance à Bahraïn. On double de nuit le cap Mosandam, très encombré, sans lumière. À A.V qui s'en étonne le capitaine répond que si le chameau trouve son chemin sur terre sans lumière la nuit dans le désert, pourquoi en faudrait-il une sur un navire arabe [1883](#) ? Mais après l'entrée dans le golfe Persique on pénètre à nouveau dans le flux de la mousson de Nord-Est et la progression se ralentit. Il n'est pas facile d'atteindre Bahraïn et l'on doit tirer des bords vers la côte persane. On arrive cependant à Manama le onzième jour après le départ de Matrah, et le capitaine, dans sa hâte, approche de nuit dans des eaux pourtant très dangereuses [1884](#). Déception ! Le *Samhan* est déjà là et avec lui un bateau persan, ainsi que le grand bâtiment d'Abd-ul-Ouahâb Kalifa, le plus grand de la flotte koweïtienne, tous chargés de poteaux de palétuviers. La moitié de la flotte koweïtienne arrive dans les jours qui suivent et Nadjdi est sur le point de se décider à repartir quand une heureuse fortune intervient. Le roi Ibn Saoud, qui tire déjà de son pétrole des profits substantiels, vient de lancer à Riyadh un ambitieux programme de construction et il fait acheter par un intermédiaire persan, sans marchander et à vingt roupies la marque (alors que le prix de revient le plus élevé à l'embarquement dans le delta du Roufidji était de dix), toutes les cargaisons de poteaux qui se trouvent dans le port [1885](#). Les 300 marques du T.J. sont ainsi vendues, l'intermédiaire persan prélevant seulement une commission de 0,5 %. Mais le paiement n'est pas immédiat. Pour égayer l'attente les équipages des bateaux koweïtiens organisent des courses de canots dans le port. On repart enfin de Manama dans la première semaine de juin, dès qu'arrive le sac de 6 000 roupies. Le T.J. n'a plus maintenant qu'un lest de rochers de corail, que les matelots ont été casser dans les environs et qu'ils ont chargé à l'aide du canot du navire. Il ne reste plus que cinq sacs de clous de girofle et quelques noix de coco. Tout le reste a été vendu.

Il n'y a plus qu'à se hâter vers le paradis koweïtien, ce qu'on doit faire

néanmoins avec quelque prudence, dans les dédales de coraux des bancs perliers de la côte arabe du fond du Golfe, sous petites voiles, à 5 nœuds, en pilotant à vue. L'équipage échange des propos sur les femmes et se livre à des soins de toilette. Dans ces eaux bien connues la navigation est rapide et l'on arrive 48 heures plus tard au son des tambours, le navire précédant de peu la lettre, confiée au vapeur postal, par laquelle Nadjdi annonçait son arrivée à sa famille. On est à la mi-juin et le voyage, totalisant plus de 10 000 milles, a duré 9 mois. Le bateau va être traîné sur la plage où il y a encore trois jours de travail pour le préparer pour l'été, avant le prochain départ d'automne. Les comptes sont arrêtés, et l'équipage payé, environ un mois plus tard. La part est de 135 roupies, contre 165 l'année précédente ; 1938-1939 a été une mauvaise année. Mais c'est encore la meilleure répartition d'entre les navires koweïtiens dont la plupart ont donné de 95 à 120 roupies à leurs hommes [1886](#). S'y ajoutent évidemment les gains procurés par les trafics individuels des matelots, qui peuvent s'élever à 15 ou 20 roupies pour chacun. Nadjdi, bien que forte tête et parfois inconsidéré et présomptueux, est au total un marin de qualité, sûr de son attente d'un paradis où Dieu parle arabe [1887](#), et un commerçant avisé. Bien qu'il refuse encore de croire que la terre est ronde [1888](#), cela n'a, somme toute, pas grand inconvénient quand on se contente de suivre les côtes, puisque les marins arabes d'aujourd'hui ont perdu la science qui permettait à leurs ancêtres de s'en éloigner. Le *mouallim*, qui a sur lui l'avantage d'avoir été matelot, ce que Nadjdi n'a jamais été, est d'une solidité à toute épreuve. L'équipage est une bande de joyeux lurons, durs au travail et habiles contrebandiers.

Il faut l'être, en effet, car toute l'économie du voyage repose là-dessus. La reconstitution du bilan [1889](#), qu'a pu effectuer A.V, donne un total de rentrées nettes de 9 600 roupies, qui se décompose grossièrement comme suit : fret de Basra à Berbera : 3 450 roupies, d'où il faut déduire 3 000 roupies d'achat de marchandises et provisions de bord à Aden ; prix du voyage des passagers embarqués à Makallâ et Chihr : 1 000 roupies ; à Haifoun vente d'un canot (100 roupies) et profit ultime (lors de la vente à Zanzibar) sur le poisson et le sel échangés contre du riz et du sucre : 500 roupies ; paiements des passagers embarqués à Mogadiscio, Lamou, Mombasa : 450 roupies ; profit sur les ventes de marchandises à Zanzibar :

800 roupies ; profit sur les poteaux de palétuviers : 4 300 roupies ; ventes à Mascate et à Koweït au retour : 1 000 roupies ; rentrées diverses plus ou moins clandestines : 1 000 roupies. Il faut en déduire le coût de la nourriture de l'équipage, soit environ 1 500 roupies. Le bénéfice est ainsi de 8 100 roupies, dont 4 050 vont aux parts de l'équipage. Là-dessus plus de 3 000 roupies au moins (30 à 40 %) viennent des gains réalisés sur les 150 marques clandestines de poteaux, et sur les diverses ventes illicites dans les ports. Sans le joyeux capharnaüm qui règne dans ceux-ci, sous les drapeaux italien ou britannique, et sans les obscurs travaux dissimulés sous les épaisses frondaisons du delta du Roufidji, rien de tout cela n'aurait été viable.

CHAPITRE IX

La mosquée et le matelot

Au terme de cette longue revue des essais et des renoncements, des volontés et des négligences, des efforts renouvelés et des gaspillages inconsistants, le constat est sans appel : c'est celui d'une irréductible incompatibilité entre l'Islam et la vie maritime. Certes il y eut de nombreuses tentatives de création d'une puissance navale : parfois prolongées, d'importance majeure et comportant de grands moyens, celles d'États immenses et fortement structurés, tels le premier Califat lançant ses flottes à l'assaut de Constantinople, ou l'Empire Ottoman lorsqu'il ressentait au XVI^e siècle la nécessité d'une marine qui lui permît de tenir sa place dans le jeu des grandes puissances méditerranéennes de l'époque ; parfois initiatives plus éphémères comme celle des Aghlabides entreprenant la conquête de la Sicile, des Fatimides ambitionnant la maîtrise des eaux comme support de leur politique messianique, des Grands Moghols de l'Inde irrités par les pirates, ou encore des Mamelouks d'Égypte construisant périodiquement des flottes vouées aussitôt à l'abandon ; sursauts individuels de Sélim III et d'Abd-ül-Aziz, de Nâder Châh et de Méhémet Ali ; velléités dérisoires de souverains de Tunis ou du Maroc, voire de Nasreddine Châh. Tout cela finit par s'effondrer dans le néant, au mieux s'étiolant en quelques dizaines d'années, souvent tournant court. Retenons d'ailleurs que ces entreprises ne purent jamais se dérouler que grâce à des transferts culturels massifs en provenance des marines chrétiennes, avec l'aide de renégats ou de sujets chrétiens des États musulmans, chargés plus spécifiquement des activités maritimes, voire de Chrétiens étrangers enrôlés et payés dans ce but : Coptes d'Égypte qui fournirent les premiers constructeurs des navires et, par recrutement forcé, la grande majorité des équipages de la flotte califale ; renégats génois ou vénitiens qui furent à la base du développement de la flotte ottomane ; marins portugais au service du Grand Moghol ; Européens divers appelés

par Nâder Châh ; Français qui créèrent la marine de Méhémet Ali. D'autres développements en apparence plus spontanés, tel celui des corsaires barbaresques, n'échappent pas à ce principe : ils n'ont pu se maintenir sans un transfert matériel et humain constant, des influx renouvelés de sang et de techniques, auxquels ils ont dû leurs plus beaux succès. Moins spectaculaire, étrangère à la grande histoire politique, mais non moins lourde de signification, est la médiocrité dans l'Islam des activités maritimes pacifiques, marquée par l'envahissement de ses eaux par les pêcheurs et les transporteurs chrétiens, depuis la Méditerranée médiévale jusqu'à celle des Temps Modernes, et dans l'océan Indien dès que Vasco de Gama eut atteint les mers du Sud ; les marins musulmans étant relégués, quand ils subsistaient, à l'arrière-plan, avec des méthodes de navigation archaïques et des techniques de construction obsolètes. De cette inaptitude, de cette répulsion pour la mer, on a vu enfin s'accumuler, dans ces pages, les attestations écrites, historiques ou littéraires, de la lettre d'Omar et des *hadiths* condamnant la mer jusqu'aux aveux de vizirs ottomans ou de souverains du Maroc reconnaissant aux Chrétiens l'empire de celle-ci, en passant par les fastidieuses lamentations des pèlerins ou des voyageurs confrontés aux réalités sordides du voyage maritime. Rappelons que les témoignages des textes sont encore précieux sur un autre plan, négatif, par leur rareté même, leur absence totale parfois, le petit nombre des manuscrits d'œuvres relatives à la mer, qui souligne le désintérêt à son égard des sociétés musulmanes lettrées, et qui explique, par leur éloignement des réalités, le développement des histoires fantastiques qui s'y rapportent.

À ce modèle, il y eut, naturellement, des exceptions. Elles furent d'abord individuelles. De tout temps et en tous lieux, apparurent des vocations exemplaires, se rencontrèrent des âmes héroïques, prêtes à s'aventurer sur cet élément redoutable : des « dames de Chypre » au cadi Asad ben al-Forât, d'Umûr Pacha au raïs Hamidou¹⁸⁹⁰ Plus significatives pour notre propos, il y en eut de collectives. L'immense civilisation musulmane, si étrangère à la mer dans sa masse, a cependant développé, on l'a vu, un certain nombre de cultures maritimes régionales. Certaines d'entre elles demeurent tout à fait énigmatiques. Comment comprendre ainsi que des Pachtous, semi-nomades montagnards de la frontière nord-occidentale de

l'Inde britannique, se soient engagés apparemment en nombre, dans la seconde moitié du XIX^e siècle, comme chauffeurs dans les chambres des machines des paquebots de ligne de la *Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, naviguant ainsi au long cours entre l'Europe et les Indes ? Ils appartenaient, semble-t-il, aux seules tribus Ouazîr et Marouat (dans la région comprise entre les rivières Kurram et Gumal, affluents de rive droite de l'Indus) ¹⁸⁹¹. Il est probable, sans qu'on puisse le prouver, qu'il s'est agi, suivant un mécanisme classique dans les mouvements migratoires, d'un simple processus d'imitation de voisinage à partir d'une initiative individuelle fructueuse. Mais les analyses qu'on a pu donner dans les pages précédentes permettent en fait de ranger aisément la quasi-totalité de ces exceptions collectives en deux autres catégories. Il y a d'abord des phénomènes, aisément compréhensibles, de substrat, où la familiarité avec la mer, antérieure à l'islamisation, s'est maintenue après elle, comme chez les Andalous (p. 64), les Lazes de la mer Noire (p. 331), les Malais (p. 428), les Azdites de l'Oman (p. 398), et, naturellement, les Iraniens des premiers siècles de l'Islam (p. 22 et 92). Retenons que dans ce dernier cas l'orientation maritime s'éteignit totalement (p. 362) dans les siècles modernes. Plus originales dans notre perspective, il y eut des cultures maritimes indiscutablement secrétées par la société musulmane elle-même. À les regarder de près on reconnaît vite que tous ces groupes — Turkmènes de la Caspienne ; Arabes de la Côte des Pirates ; corsaires de Rouâd devenus transporteurs ; voire les pêcheurs Imraguen dans la société mauritanienne — ont une caractéristique commune. Ce sont des refoulés, des expulsés de la société continentale, qui ont dû se lancer sur la mer comme vers une activité de rechange ; nomades appauvris qui se sont faits pirates ou basses castes rejetées vers la pêche ; ou encore réfugiés, comme à Rouâd, dans un îlot stérile qui ne leur procurait aucun autre moyen d'existence. Il s'agit essentiellement de populations déstructurées, marginalisées par rapport à la société globale. La seule culture maritime musulmane de quelque ampleur qui se soit maintenue en Méditerranée, celle du fond de la Petite Syrte (voir p. 295), doit sa présence autant à des composantes humaines de cette sorte, expression du refoulement vers le littoral et dans les îles après les invasions hilaliennes, qu'à un milieu naturel marin d'une exceptionnelle richesse qui leur a permis de consolider leur genre de vie. Au plan individuel également, ce sont bien des ramassis

de vagabonds et de descendants d'esclaves qui constituent, dans l'océan Indien occidental, sous les ordres des orgueilleux capitaines marchands de Koweït ou d'ailleurs, la masse des équipages. Une conclusion ressort clairement. Les activités maritimes, lorsqu'elles existent, sont réservées pour l'essentiel, dans la société musulmane, à des éléments de rang social inférieur, mal intégrés, tenus à l'écart par « l'institution », comme l'étaient les chefs de la marine des Mamelouks (p. 48) ou ceux de la marine ottomane eux-mêmes (p. 225) à l'époque où elle constituait pourtant un facteur essentiel de la puissance de l'empire.

Il reste désormais une seule question : pourquoi ? Quelle peut être la source profonde de cette inaptitude, de cette répulsion, de ces mépris ?

LES PÉRILS DE LA MER

Essayons de poser le problème dans un cadre plus large, celui de l'attitude générale des hommes à l'égard de la mer. Apparemment il n'y a rien dans l'Islam, au premier abord, de bien original. L'humanité, dans son ensemble a redouté ces immenses étendues dangereuses, ne s'est engagée sur elles qu'avec d'innombrables réticences, n'a surmonté ses terreurs que peu à peu, sous la direction et par l'initiative de personnalités d'élite : « *illi robur circa pectus erat* » ¹⁸⁹²..., il avait bien du chêne autour du cœur, celui qui s'y lança le premier. Dès les origines, l'idéal des êtres humains, lorsqu'ils eurent acquis cet instrument de confort et de joie qu'était le feu, ce fut bien l'espace clos et rassurant où ils se regroupaient autour de la flamme. Et lorsque l'esprit d'aventure les entraînait, c'était tout au plus vers les terres voisines, sur les continents, que se dirigeaient les premiers explorateurs, même si la technique des radeaux leur permit de bonne heure dans certains cas, tels les Australiens, de gagner à travers des eaux généralement calmes des terres toutes proches et visibles grâce à l'abaissement du niveau des océans lors de la dernière glaciation. Plus tard, lorsque les progrès techniques eurent apporté des possibilités nouvelles, les relations maritimes, au Néolithique, restèrent encore bien rares. En Méditerranée même le peuplement de la Corse n'est pas antérieur au VII^e millénaire av. J.-C., celui des Baléares, plus tardif encore, remonte au plus tôt à la fin du VI^e millénaire ¹⁸⁹³. Et par la suite, pour une civilisation des mégalithes, que

les relations maritimes contribuèrent certainement à véhiculer [1894](#) ; pour les intrépides Polynésiens qui se lancèrent, « contre le vent » plus qu'avec lui [1895](#), à la conquête des immenses espaces pacifiques ; combien de peuples qui refusèrent obstinément tout contact avec la mer, au point de développer à son égard de rigoureux interdits !

Dans beaucoup de sociétés primitives exista en effet un véritable tabou de la mer. Chez les Ewe de la côte des Esclaves en Afrique occidentale, le souverain n'avait pas le droit de jeter sur elle un simple regard, ce qui lui interdisait de quitter sa capitale même pour quelques instants. Une semblable prohibition affectait le roi du Dahomey, ceux du Loango et de Grand Ardra en Guinée. La mer était également taboue pour les Eyeos, au nord-ouest du Dahomey, et eux comme leurs rois étaient menacés de mort par leurs prêtres au cas où ils oseraient ne serait-ce qu'y porter les yeux. On croyait que le roi du Kayor, au Sénégal, mourrait infailliblement dans l'année s'il venait à passer un bras de mer. Chez les Mahafaly et les Sakalaves du sud de Madagascar on trouvait également des rois auxquels il était strictement défendu de s'embarquer sur elle. Et l'horreur de cet élément existait chez les Basoutos d'Afrique du Sud, vivant pourtant loin dans l'intérieur. Quand les Indiens des Andes péruviennes furent envoyés par les Espagnols travailler dans les chaudes vallées de la côte, où ils mouraient en grand nombre de maladies, ils en attribuèrent la cause à l'Océan et lui adressèrent tous, y compris les petits enfants, des prières, aux fins d'en être épargnés. À Sumatra les gens de Lampong, dans l'intérieur, faisaient des offrandes à la mer lorsqu'ils la voyaient pour la première fois, dans l'espoir d'exorciser son pouvoir maléfique [1896](#).

Cette aversion s'est maintenue dans des sociétés supérieures, lettrées. Les prêtres égyptiens avaient la mer en horreur et l'appelaient la terre de Typhon. Il leur était interdit de placer du sel sur leur table, et de parler aux pilotes qui gagnaient leur vie en naviguant. De même ils ne mangeaient pas de poisson [1897](#). Tiridate, Mage des Perses, qui reçut de Néron le gouvernement de l'Arménie en 63 apr. J.-C., refusa de naviguer pour aller à Rome [1898](#). Chez les Celtes ce tabou de la mer existait encore au temps de la conquête de la Gaule par les Romains, au moins pour certaines castes religieuses [1899](#). Dans l'Inde on le rencontrait de même pour certaines hautes

castes, qui voyaient en elle un risque de pollution. Au temps de Marco Polo encore les gens du Malabar y étaient soumis. Ne s'embarquaient que des gens de fortune désespérée et dont le témoignage ne pouvait être recueilli [1900](#). « Sous l'épaisseur d'une seule planche du navire se trouve l'enfer », dit un proverbe japonais [1901](#).

Il ne faut donc pas s'étonner que les grandes religions monothéistes se soient développées dans un contexte culturel peu favorable aux entreprises maritimes. La civilisation juive fut très éloignée de la mer. On a pu écrire, peut-être un peu abusivement (songeons aux Berbères, voir p. 150), que de tous les peuples des rivages de la Méditerranée antique les Juifs furent les plus étrangers au monde maritime [1902](#). Salomon dut s'assurer les services de Tyr lorsqu'il eut à armer une flotte pour contrôler le golfe d'Aqaba. À la fin du I^{er} siècle apr. J.-C. encore, Josèphe écrit que

« notre pays n'est pas une contrée maritime, et ni le commerce, ni les relations qu'il développe avec le monde extérieur n'ont le moindre attrait pour nous. Nos cités sont construites dans l'intérieur des terres, loin de la mer ; et nous nous vouons à la culture de la terre fertile que nous devons aux bienfaits de Dieu » ;

et il y voit la raison du peu de contacts qu'ont eus les Juifs, à la différence des Égyptiens et des Phéniciens, avec les Grecs [1903](#). Une analyse soigneuse du Talmud a montré que la société juive palestinienne de la période romaine était profondément étrangère aux choses de la mer. Des quelque 500 mots gréco-latins relatifs à la navigation, 25 tout au plus ont leur équivalent dans le vocabulaire rabbinique [1904](#). Dans toute l'immense littérature patristique chrétienne un seul texte fait allusion à des marins juifs. Synesius, au cours de son voyage en 404 d'Alexandrie à la côte de Cyrène, emprunta un petit bateau, monté par 12 hommes, dont la moitié de l'équipage et le capitaine étaient Juifs. Encore ce dernier, lorsqu'une tempête s'éleva un vendredi à la fin de l'après-midi, abandonna-t-il la barre en refusant de violer le sabbat. Il s'y décida seulement vers le milieu de la nuit, lorsque le danger devint mortel [1905](#). Les rabbins rangeaient le métier de marin au nombre de ceux qui n'étaient pas recommandables. Les

occurrences de la mer sont certes nombreuses dans la Bible (un demi-millier dans l'Ancien et le Nouveau Testament), mais elle y est toujours représentée sous un aspect terrifiant [1906](#). L'Océan recèle le mal. La mer démoniaque s'oppose à Dieu. Mais elle est aussi un châtiment, où l'on devrait engloutir « quiconque entraînera dans sa chute un seul de ces petits qui croient en moi »[1907](#). Dieu, cependant, lui impose sa domination, lui assigne des limites :

*« ... l'Océan
J'ai brisé son élan par mon décret,
J'ai verrouillé les deux battants
Et j'ai dit:
Tu viendras jusqu'ici, pas plus loin,
Là s'arrêtera l'insolence de tes flots »*[1908](#).

Il réduit la tempête au silence [1909](#). L'espace maritime est ainsi une révélation de la foi, de la présence de Dieu. La protection céleste y est nécessaire, mais Dieu peut y entendre la prière. En même temps il permet de valoriser l'effort, le travail humain, celui des pêcheurs de la « mer » de Galilée, récompensé par des pêches miraculeuses [1910](#). Il est ainsi possible de transcender la peur. Les marins ont crié « au Seigneur dans leur détresse » [1911](#), et Paul, au pire moment de la tempête, promettra la vie sauve à ses compagnons en mettant toute sa confiance en Dieu [1912](#). Mais de cette vision contradictoire la culture savante, lettrée, de la Chrétienté, pendant longtemps retiendra surtout la pérennité du mal. Elle rejette la mer sans équivoque, et n'a de cet univers mystérieux qu'une perception tragique. Elle n'y voit qu'une figure de chaos et de désordre, assimilée au domaine de Satan [1913](#). À la fin du Moyen Âge, les religieux des Dunes, en Flandre occidentale, interprétaient les rafales de vent comme

« une déclaration de guerre par Satan ; un soir la porte de la salle du chapitre où tous sont assemblés est défoncée par une bourrasque ; le moine

qui essaie de la maintenir est grièvement blessé ; une trombe d'eau fond sur le bâtiment ; le Diable était là, en personne » [1914](#).

Jusqu'au XVII^e siècle la société européenne restera totalement imprégnée de ces fantasmes [1915](#). Les marins, déjà nombreux, n'échappaient pas à ces frayeurs. La mer contient un bestiaire monstrueux, des monstres anthropophages aux sirènes séductrices, des sorcières aux dragons. Le Diable y commande un vaisseau maudit, à la tête d'un équipage de mécréants. Il vient se saisir des âmes et s'affronte directement avec les marins, qui doivent sans cesse le combattre [1916](#). Si les gens des rivages, comme ceux qui s'embarquent et qui, somme toute, réussissent à surmonter ces périls, ont de telles appréhensions, que dire des terriens ? Il n'est pas jusqu'aux intrépides héros des romans de chevalerie eux-mêmes, pourtant familiers de tous les dangers, qui n'aient reculé devant cet élément redoutable. « Celui-là est bien rempli de folie, lequel pour rechercher la bonnasse délaisse le port et s'embarque en pleine mer », s'exclame le vaillant Rosicclair avant de pénétrer dans l'épouvantable grotte du magicien Artidon [1917](#).

On croirait entendre l'émir égyptien qui parlait à Saint Louis (p. 48). Et on aura reconnu sans peine, dans les pages qui précèdent, bien des thèmes abondamment illustrés tout au long de ce livre. L'attitude de la civilisation musulmane à l'égard de la mer, on le voit, n'a rien de spécifique. Elle s'inscrit directement dans une longue tradition culturelle. Les tabous de la mer qui s'imposaient à l'*imâm* ibâdhite de l'Oman (voir p. 398) ou aux marabouts des Imraguen (p. 154) n'ont rien à envier à ceux des sociétés primitives. Mais poursuivons plus avant l'analyse. Il faut bien constater qu'au cours des temps les frayeurs et les répulsions, voire les condamnations, des Musulmans, ne se sont pas atténuées. On les retrouve par exemple aujourd'hui jusqu'au cœur de la société, maritime s'il en est, du Monde Malais (voir p. 431). Dans la Chrétienté en revanche l'évolution a été manifeste. La mer y a été progressivement réduite à la loi divine, s'est sanctifiée, est devenue rédemptrice. De la très ancienne ambivalence, la face positive, bienfaisante, longtemps en retrait, s'est peu à peu affirmée [1918](#). Occasion de méditation et de salut, elle apparaît en outre comme un

instrument de la propagation de la foi. Ce fut, on le sait, une des motivations majeures de la découverte et de la conquête de l'Amérique. Et au milieu du XVII^e siècle le jésuite Georges Fournier, dans une perspective délibérément missionnaire, intitulera le sixième chapitre du quatrième livre de son *Hydrographie* (1643) : « La foi chrétienne étendue et amplifiée par le moyen de navigation » ; tandis qu'il insiste par ailleurs sur la valeur spirituelle de la vie navigante :

« Ce n'est pas peu de gloire à la marine, que Jésus-Christ étant ça bas a daigné sanctifier, par son attouchement, les eaux du Jourdain et de la mer de Galilée et qu'il a bien voulu choisir une barque pour de là comme d'un throsne de Majesté s'y faire reconnaistre Seigneur de l'Univers, enseignant les peuples... Les confesseurs expérimentent journellement qu'en un mois ou deux qu'un matelot a esté à terre il aura commis plus de peschez qu'en deux années de mer » [1919](#).

À partir des Temps Modernes ces thèmes vont devenir prédominants [1920](#). À l'époque romantique la perspective va évoluer cependant à nouveau. Dans une vision encore chrétienne, la découverte personnelle de Dieu sur les immenses espaces maritimes se dissocie de la pratique du salut. Puis bientôt, dans l'orgueil de la nature vaincue par la science et le progrès, la mer devient un instrument essentiel de l'élévation de la nature humaine, de sa propre découverte et de son dépassement [1921](#). Elle se désacralise. Elle est définitivement dominée.

Rien de tel n'a jamais effleuré les penseurs et les théologiens de l'Islam. Mais il faut aller plus loin dans la comparaison et apprécier de tout ceci les implications sociales, en les replaçant dans leur perspective historique. Au plan de l'affectivité et des loisirs, on a montré que la société européenne, longtemps étrangère aux plaisirs de la mer, les a peu à peu découverts entre le milieu du XVIII^e et le milieu du XIX^e siècle [1922](#), amorce des prodigieux développements touristiques des littoraux à l'époque contemporaine. La mer, d'abord au moins sur ses franges, et bientôt, par les croisières, en elle-

même, est devenue un lieu privilégié de cette quête du bonheur paisible où se complaît de plus en plus l'humanité d'aujourd'hui. Ce n'est pas avant le milieu du XX^e siècle qu'un tel mouvement s'est réellement dessiné dans le monde musulman [1923](#), et toujours à l'origine [1924](#) à l'imitation des colonies européennes qui y étaient implantées (Égypte, Afrique du Nord). Il s'agit là, cependant, dans les deux cas, quoique avec un décalage considérable dans le temps, d'un phénomène contemporain. Voyons ce qu'il en était, avant l'instauration de la civilisation hédoniste, pendant les siècles où l'humanité n'était encore guidée en premier lieu que par les exigences de la subsistance quotidienne, les désirs de prédation, et la volonté de puissance plus ou moins associée à une caution religieuse. Toutes les aires culturelles majeures, toutes les grandes constructions politiques qui s'y sont organisées, se sont heurtées à la même appréhension, aux mêmes frayeurs, qui les écartaient de la mer. Toutes ont dû chercher, par des entreprises délibérées, à les surmonter. Toutes ont développé des politiques volontaristes d'occupation de l'espace maritime, dont elles ont, à un moment ou à un autre, et parfois très tardivement, ressenti le besoin. Rome, première unificatrice de l'Ancien Monde occidental, fut à ses origines une puissance exclusivement terrestre. Tite-Live l'avait bien dit : *Nec < Graeci > terra, nec Romanus mari bellator erat* (pas plus que les Grecs sur terre le Romain n'était un combattant sur mer) [1925](#). Il fallut attendre la première guerre punique, au III^e siècle av. J.-C., soit deux à trois siècles après le début de l'expansion sur terre, pour que, déjà maîtresse de l'Italie péninsulaire, elle comprît la nécessité de construire une flotte [1926](#). La tradition maritime fut dès lors ininterrompue, et se transmet à l'Occident chrétien. La Chine quant à elle, autre entité politique continentale à ses débuts, s'est, à partir du IX^e siècle de notre ère, largement orientée vers la mer, au point d'entreprendre au XV^e siècle, sous les Ming, de grandes expéditions transocéaniques dans les mers du Sud, et cette culture maritime, quoique contrariée par la bureaucratie impériale, a persisté depuis cette époque de façon continue [1927](#), malgré un déclin relatif. La Russie, autre puissance terrestre par excellence, a développé une importante marine depuis Pierre le Grand, au début du XVIII^e siècle, et a par la suite poursuivi ses efforts avec une grande ténacité [1928](#). L'Islam, on l'a vu, n'a pas échappé à la règle. Il a sans cesse renouvelé, multiplié les tentatives. Mais à la différence des autres grandes aires culturelles il a

toujours, finalement, échoué. Jamais une puissance musulmane n'a pu s'établir durablement sur les eaux. Jamais la société musulmane n'a pu se familiariser intimement avec la mer. Tel est bien là le nœud du problème. Pourquoi cette immense civilisation n'a-t-elle pu trouver en elle les forces et les mécanismes nécessaires pour dominer un élément que les autres grands foyers de développement de l'humanité ont réussi à soumettre ?

VIVRE, MOURIR, PRIER SUR LES EAUX

Faut-il donc chercher du côté de la foi elle-même, et des pratiques cultuelles qui l'expriment ? Est-il possible d'être, sur mer, un bon Musulman ? Si la question était ainsi posée, la réponse ne ferait guère de doute.

« Bien que nous n'ayons pas d'églises, nous prions aussi bien que vous et nous avons le même Dieu... Nous ne le servons peut-être pas aussi déceimment que nous le voulons ».

Ces paroles de navigateurs anglais en 1642 [1929](#), les marins musulmans d'aujourd'hui pourraient sans aucun doute les reprendre à leur compte. Autant et peut-être même plus que d'autres, ils sont profondément croyants.

Et ils sont bien fidèles, ostensiblement, à la première des grandes obligations majeures, celle de la prière. Sur les boutres de l'océan Indien, où la « routine » proprement maritime est à peu près totalement inconnue, où les contraintes du « quart » elles-mêmes ne sont pratiquement pas organisées de façon régulière [1930](#), c'est l'appel à la prière qui, seul, vient rythmer les moments de la vie quotidienne [1931](#). Et c'est bien la grandeur divine, la miséricorde du Tout-Puissant, qui constituent le thème dominant, voire parfois unique, dans les chants des matelots [1932](#). De même pour le jeûne. Lorsque l'on est en mer, l'observation du mois du *ramadan* vient seule rappeler véritablement la notion du temps [1933](#). Il serait vain, d'ailleurs, de chercher, dans la religion de ces marins, des traits indicatifs

d'une quelconque hétérodoxie, voire même d'une simple spécificité. Dans cette religion très abstraite qu'est l'Islam, où le croyant est laissé face à face avec Dieu, on conçoit aisément qu'aucune liturgie maritime particulière ne se soit développée. Rien de comparable ici avec l'extraordinaire richesse des pratiques religieuses liées à la mer dans la Chrétienté, depuis les « bénédictions de la mer » jusqu'aux ex-voto qui commémorent les heureux retours. Les seules exceptions, avec des prières particulières pour le début de la saison des pêches, sont relevées aux extrémités de l'aire culturelle musulmane, dans des secteurs tardivement islamisés, soit dans le Monde Malais ¹⁹³⁴, soit au Sénégal chez les pêcheurs de Saint-Louis, où un marabout intervient au cours d'une cérémonie évidemment antérieure à l'islamisation ¹⁹³⁵, comme chez ceux de Kayor, où on a noté que le rite était aujourd'hui en déclin ¹⁹³⁶, et où il semble appelé à disparaître au fur et à mesure que l'Islam s'enracinera plus profondément.

Dans une religion populaire où le culte des Saints a toujours tenu une grande place malgré la réprobation de nombre de Docteurs, il y a, certes, des protecteurs attitrés des gens de mer¹⁹³⁷, pieux personnages d'origines variées. Mais on a pu remarquer que ce sont particulièrement des Saints antérieurs à l'Islam (Noé, Jonas, etc.) ¹⁹³⁸, et que ces dévotions sont un phénomène évident de substrat ¹⁹³⁹. Le rôle des Saints et des Marabouts se limite d'ailleurs souvent à la défense du littoral contre les dangers de la mer, qu'ils sont seuls à pouvoir surmonter (voir p. 151). C'est pour cette raison que leurs tombeaux et oratoires se multiplient à Djerba sur le pourtour de l'île ¹⁹⁴⁰. De toute façon on est bien loin ici de la profusion qui règne dans la Chrétienté, des parrainages individuels qui y apparaissent de bonne heure, en particulier pour les navires, qui y reçoivent des noms de Saints dès le bas Moyen Âge ¹⁹⁴¹. Les superstitions proprement dites, enfin, ne manquent pas ¹⁹⁴² : sacrifices et cérémonies propitiatoires, avec intervention de sorciers et magiciens, notamment pour le lancement des navires¹⁹⁴³, dont on pourrait dresser une longue liste, encore certainement très incomplète ¹⁹⁴⁴. Mais il faut surtout insister, en ce domaine, sur le rôle éminemment réducteur de l'Islam, qui a toujours lutté vigoureusement contre ces pratiques évidemment antérieures à lui. Il est significatif qu'elles semblent à peu près complètement absentes dans les quelques cultures néo-maritimes développées postérieurement à l'islamisation ¹⁹⁴⁵. Lorsque ces

faits de substrat ont pu perdurer, ils ont été souvent « spiritualisés », et l'évolution dans le temps est parfois manifeste. Le navire calligraphié à Istanbul vers 1700, contenant les noms des Sept Dormants, et ayant à l'origine une fonction évidente d'amulette, devient par la suite un symbole éthique de la destinée humaine ¹⁹⁴⁶. Ceci n'exclut cependant pas que des navigateurs musulmans aient pu dans certains cas assimiler profondément des pratiques de ce genre, et même contribuer à leur diffusion.

Une discussion parfois passablement confuse, mais très riche dans le détail et dont on peut tirer des conclusions de portée générale, s'est ainsi développée à propos des rapports de l'Islam avec les *oculi*, ces « yeux » peints à l'avant et (ou) à l'arrière des navires, et qui y sont fréquemment insérés dans un triangle ¹⁹⁴⁷. Quelle que soit leur signification exacte (ce sont probablement des symboles de virilité [œil] et de féminité [triangle], mais dont l'adoption par les marins reste de motivation mystérieuse, et qui n'ont rien de spécifiquement maritimes) ¹⁹⁴⁸, il est évident que leur expansion est très ancienne dans l'océan Indien occidental où, connus des anciens Égyptiens, ils ont été diffusés par des marins sémitiques dès le II^e millénaire av. J.-C. (et de toute façon au plus tard avant 850 av. J.-C.) ¹⁹⁴⁹, bien avant les migrations des Indonésiens au I^{er} millénaire apr. J.-C. ¹⁹⁵⁰ ou l'influence des navigateurs romains dans les premiers siècles de l'ère chrétienne ¹⁹⁵¹, auxquels on avait prétendu les rapporter. On a depuis longtemps reconnu que l'Islam, hostile à toutes les figurations humaines, totales ou partielles, a considérablement restreint ce type de décoration, qui, répandu initialement de la Méditerranée jusqu'à la Chine, a très largement régressé dans les secteurs islamisés. Il est ainsi absent sur la côte occidentale de l'Inde, où l'influence arabe est très prégnante, alors qu'il est présent sur la côte orientale restée essentiellement hindouiste. Dans le Monde Malais il ne se maintient qu'à Bali (non islamisée). Il a disparu de la mer Rouge supérieure, et pratiquement de tout l'océan Indien occidental, où on ne le rencontre plus guère que sous des formes dégénérées (géométrisées) dans le golfe Persique, et en des locations ponctuelles résiduelles sur la côte orientale de l'Afrique (sur des types primitifs de

navires, comme sur le *mtepe* disparu au XX^e siècle). Là où *l'oculus* subsiste, l'influence de l'Islam s'est d'ailleurs exercée sur la couleur (probablement surtout rouge à l'origine, couleur du sacrifice, découragée par l'Islam, et passée au vert après celui-ci [1952](#)). Tout ceci est d'interprétation assez facile. Ce qui l'est beaucoup moins est la survivance d'une aire relativement homogène d'*oculi*, centrée autour d'Aden, dans le sud yéménite de la mer Rouge et sur la côte de l'Arabie méridionale jusqu'à Makallâ. Vers le nord de la mer Rouge on ne trouve que des triangles dégénérés sur la poupe des sambouks à Port-Soudan et des triangles encore sans *oculi* avant le Yémen. Cet îlot de persistance est d'autant plus intéressant que les *oculi* y sont absents sur les types les plus rudimentaires d'embarcations, et sur les barques de pêcheurs, pour apparaître seulement sur les bateaux au long cours [1953](#), plus ouverts aux influences extérieures. Plutôt que d'un substrat, il s'agit donc d'une renaissance du motif, due probablement à des influences portugaises (auxquelles il faut presque certainement rapporter, et non aux Turcs, l'association de l'étoile et du croissant [1954](#)). Mais le réductionnisme musulman a fait à nouveau ses effets à l'époque contemporaine. Autour de Lamou, les barques indigènes des secteurs ruraux conservent ce motif pré-islamique du croissant et de l'étoile. Les bateaux de la ville, soumis à une forte influence arabe, évoluent vers des formes à drapeaux, provenant de l'Arabie du Sud, ou même des décors d'origine occidentale, à fleurs et animaux. De toute façon l'*oculus* y perd aujourd'hui toute signification rituelle, pour marquer seulement le contexte social [1955](#).

Le plan général où peuvent se situer les rapports de la religion musulmane apparaît donc clairement. Les adeptes de cette religion simple, très désincarnée, doivent en principe se sentir à l'aise sur l'immensité des eaux, en présence du seul Dieu tout-puissant. Regardons cependant d'un peu plus près. Si la foi, robuste, est bien là, les obstacles aux pratiques cultuelles n'en sont pas moins nombreux. Certes le Musulman peut prier partout, en tous lieux et en toutes circonstances. « Là où il y a un Musulman qui prie, il y a une mosquée » [1956](#). Mais la vie à bord, pour un

Croyant, n'est pas toujours chose facile. Le culte musulman, dans sa grandiose et pure dévotion, reste sujet à des contraintes. Un problème majeur est celui de l'eau nécessaire pour les ablutions rituelles. Bien que l'eau, en cas de manque, puisse être, dans le désert, remplacée par le sable, l'Islam a toujours manifesté une réticence marquée, en la matière, à l'égard de l'utilisation de l'eau de mer. L'idéal est d'emporter de l'eau douce en quantité suffisante, et on conçoit que l'usage de celle-ci pour la prière compromette facilement la conservation des réserves d'eau potable. Au milieu de ce siècle, sur les boutres de l'océan Indien, on utilisait normalement l'eau de mer pour les ablutions ¹⁹⁵⁷, mais il n'en a pas toujours été ainsi. Un voyageur italien remarquait à la fin du XVIII^e siècle, sur un navire européen nolisé par des Turcs, que

« ces sortes de passagers sont très incommodes à cause de tout l'attirail qui les suit, tant pour faire la cuisine à part, que pour la quantité d'eau qui leur est nécessaire pour les ablutions qui précèdent leurs prières »¹⁹⁵⁸.

Un autre auteur occidental, à la fin du XVII^e siècle, allait jusqu'à assurer que les Turcs, en eussent-ils fait la conquête, ne voudraient pas s'installer à Venise, faute d'eau douce en quantité suffisante pour leurs prières :

« Les Turcs estiment si fort l'Arsenal de Venise qu'il semble qu'ils ne souhaitent la conquête de cette ville que pour cela. Et j'ay ouï dire à une personne de grande qualité parmi eux, que s'ils l'avoient conquise, ils n'y demeureroient pas, parce qu'il n'y a point d'eau douce, dont ils ont besoin pour leurs Mosquées, et pour les lavemens qu'ils font avant leurs prières ; mais qu'ils la laisseroient aux Vénitiens, et que le Grand-Seigneur se contenteroit de l'Arsenal, et d'un tribut assez léger » ¹⁹⁵⁹.

Lorsque Méhémet Ali créa sa marine militaire (voir p. 273), il fallut une consultation spéciale des docteurs pour permettre l'usage de l'eau de mer pour les ablutions, afin de ménager sur les navires les approvisionnements

d'eau douce¹⁹⁶⁰. Pour remédier à ces difficultés on s'abstient, quand on le peut, d'être en mer à l'heure de la prière. Les pêcheurs de Lamou, partis après la prière du matin, rentrent le plus souvent au port avant l'heure de la prière du soir, vers 4 heures de l'après-midi, afin de pouvoir se rendre à la mosquée ¹⁹⁶¹.

Par-delà ces exigences et les installations complexes d'eau courante que requièrent en principe les ablutions, on tombe enfin dans d'autres détails, qui confinent au grotesque. En octobre-novembre 1800 le capitaine William Bainbridge, commandant la frégate américaine *George Washington*, avait porté à Alger le tribut annuel, prévu par le traité de 1795, qui assurait aux navires des États-Unis la libre circulation sans craindre les attaques des corsaires barbaresques. Il y reçut l'ordre de transporter à Constantinople, sous pavillon algérien joint à celui des États-Unis, l'ambassadeur du Dey, accompagné d'une suite de cent personnes, parmi lesquelles l'*Oukilhadj* de la Marine, qui allait solliciter du Sultan un caftan d'investiture et lui portait de nombreux présents, comprenant notamment une centaine de négresses avec leurs enfants et une véritable ménagerie composée de 4 chevaux, 140 mulets, 24 bœufs, 4 lions, 4 « tigres » (panthères), 4 antilopes, et une dizaine de perroquets. Le transport de tout ce monde n'alla pas sans complications, mais une des moindres ne fut pas le fait que l'ambassadeur et sa suite exigeaient qu'aux heures des prières la proue du navire fût tournée dans la direction de La Mecque, et que sa position fût toujours vérifiée soigneusement au compas¹⁹⁶² ! ! On conçoit aisément le surcroît de peine infligé à l'équipage et à l'État-Major. L'histoire ne dit point s'il ne se trouva pas un esprit ingénieux pour suggérer à l'ambassadeur qu'une disposition des tapis de prière, obliquement à l'axe du navire, dans l'orientation souhaitée, pourrait permettre d'obtenir le même résultat. Elle ne précise pas davantage si de telles exigences faisaient partie des humiliations que les Algériens infligeaient volontiers à leurs puissances tributaires, ou si elles auraient été présentées à un capitaine musulman. En fait naguère encore, sur les boutres de l'océan Indien, un observateur américain constatait avec quelque surprise que la détermination de la direction de La Mecque constituait le principal usage du compas ¹⁹⁶³, comme elle était au XIX^e siècle (voir p. 401) un sujet d'inquiétude pour les marins omanais. Du reste l'observation

des cinq prières quotidiennes, lorsqu'on est à bord, est loin d'être régulière. Dans la marine de Méhémet Ali la prière du soir, au coucher du soleil, était la seule de la journée, à l'appel d'un muezzin¹⁹⁶⁴, et les autres semblent avoir été généralement omises. De même l'observation du vendredi, à bord du bateau koweïtien qu'emprunta Alan Villiers en 1939, était négligée¹⁹⁶⁵. Quant au *ramadan* respecté dans la mesure du possible lorsqu'on navigue (voir plus haut p. 461), on s'efforce d'ailleurs, tant que faire se peut, d'être de retour à la maison pour ce mois du jeûne¹⁹⁶⁶.

Mais ces obligations majeures de la prière et du jeûne ne sont pas tout. Il convient à un pieux Musulman, à bord comme ailleurs, de mener une vie décente et honnête, et le vêtement fait partie des exigences de celle-ci. On sait la place capitale qu'y tient le couvre-chef, et particulièrement le turban¹⁹⁶⁷, coiffure rituelle depuis le Prophète, dont le volume et les dimensions expriment la dignité et la science de celui qui le porte, ainsi que, souvent, sa profession, ou sa filiation. Les Ottomans attachaient une importance toute spéciale à ces imposants édifices, image de leur rang social. Il y fallait des hauteurs de plafond suffisantes pour les libres évolutions de ces majestueux enroulements. Aussi ne doit-on pas s'étonner que lorsque le baron de Tott fut chargé, après la défaite de Çesme (voir p. 260), d'établir des plans pour les navires de la flotte en reconstruction,

« les proportions qui réduisaient la hauteur des ponts furent rejetées par rapport à la hauteur des turbans »¹⁹⁶⁸.

S'il n'est pas facile, ainsi, de vivre sur mer en bon Musulman, il est encore plus inconvenant d'y mourir. Les prescriptions rituelles, à la fois très simples et très strictes, concernant les funérailles (l'enterrement dans la terre nue, sous un simple linceul, du moins en théorie, et l'orientation du corps vers La Mecque), ne peuvent évidemment être respectées. Et l'Islam n'a développé, ici comme ailleurs, aucune liturgie spécifique pour « confier les corps à la mer », comme le fait la Chrétienté, qui attribue à celle-ci une fonction d'accueil et d'intégration inséparable de la miséricorde divine. L'immersion profonde, assurée par un poids attaché au corps, ne semble pas avoir été jamais pratiquée. Alan Villiers, en 1939, rencontra ainsi entre

Mogadiscio et Lamou le cadavre d'un Arabe qui flottait, sommairement enveloppé dans des frondaisons de palmes, et dont les poissons se disputaient les restes. C'était, lui dit-on, un passager de quelque boutre venu de l'Oman ¹⁹⁶⁹. Aussi les Musulmans redoutent-ils tout particulièrement de mourir pendant un voyage maritime, et s'efforcent-ils au moins, en ce cas, d'obtenir une sépulture terrestre. Lorsque Sa'ïd, sultan de l'Oman, pourtant grand navigateur et maître d'une flotte qui a constitué par sa continuité une exception remarquable (voir p. 398), s'embarqua à Mascate, le 15 septembre 1856, pour sa lointaine province de Zanzibar, il eut le pressentiment de sa fin prochaine.

« Il fit préparer à Mascate un lot de planches qu'il prit à son bord, et il donna des ordres pour que, au cas où il viendrait à mourir à bord de sa frégate, l'on fît un cercueil, et pour que le corps de quiconque viendrait à mourir pendant le voyage fût également placé de la sorte et transporté à Zanzibar, et pour qu'en aucune circonstance les funérailles n'eussent lieu à la mer ».

Il mourut effectivement le 19 octobre au large des Seychelles et son corps fut ramené à Zanzibar où il fut enseveli une semaine plus tard¹⁹⁷⁰. Innombrables sont, en mer Rouge, les îlots déserts du large qui sont recouverts de tombes, faites d'empilements de pierres plates. Ce sont celles des pèlerins de La Mecque, dont beaucoup meurent des fatigues du voyage et que, faute de pouvoir débarquer clandestinement leurs corps en Arabie Saoudite, on cherchait néanmoins à ensevelir à terre. Même des passeurs pirates et meurtriers, comme il s'en rencontrait trop souvent, après avoir massacré et dépouillé leurs victimes, croyaient faire acte méritoire, et peut-être rédempteur, en allant enterrer les cadavres dans une île ¹⁹⁷¹.

LA RÈGLE ET LE REBELLE

Tout ceci cependant, on le voit, ressortit beaucoup moins à l'essence

même de la foi qu'à une pratique culturelle et sociale qui lui est liée. Le matelot, certes, est un croyant. Mais l'Islam n'est pas seulement une religion. Il implique une certaine conception, très astreignante, de la vie en société. Le moins qu'on puisse dire est que le stéréotype de celui qui vit sur la mer, et de la mer, n'y correspond pas à la norme requise.

Une analyse très pénétrante a été donnée par un ethnologue néerlandais, à propos de Lamou, de la culture des marins musulmans par contraste avec celle de la société globale où ils vivent [1972](#). On peut la définir en la caractérisant comme destructrice, schizophrène même. Il y a chez eux un conflit perpétuel entre les valeurs pragmatiques, d'adaptation et de flexibilité, requises par les activités nautiques, et les valeurs normatives de leur environnement immédiat. Les manifestations en sont nombreuses. Les termes qui désignent les lignages et les groupements sociaux perdent, chez les marins, de leur précision. On remarque parmi eux des confusions constantes entre les structures basées sur la filiation et celles qui se fondent sur le voisinage ou les activités. À l'intérieur des groupes les rôles et la position héréditaire coïncident rarement. Chaque homme capable peut s'élever aux situations les plus éminentes. Les marins n'observent pas de règles hiérarchiques strictes pour les mariages, ou les niveaux d'inter-mariages. Les changements d'affiliation sociale, de rattachement à des groupes topographiques ou à des communautés religieuses (confréries), sont fréquents. Frontières imprécises, catégories vagues, apparaissent comme les traits dominants. C'est bien le règne de la flexibilité, à l'antithèse des normes.

Destructrice, cette société est fortement compétitive. L'affirmation individuelle, la concurrence de tous les instants, en sont les ressorts principaux. Dans ces oppositions, on note l'excès, le manque de mesure, les positions outrancières. On vit dans une atmosphère constante d'ostentation, de *potlatch*. Les risques sont ouvertement assumés. La seule contrepartie se trouve dans l'intimité familiale, où l'on parle d'ailleurs, avec les femmes, un dialecte local qui est distinct du souahili, *lingua franca* maritime sur toute cette côte.

Caractérisée ainsi par la permanence des conflits, cette société peut être qualifiée de cyclothymique. Des dépenses d'énergie considérables alternent avec des phases de repos quasi absolu. Toute l'existence est ainsi fondée

sur la discontinuité, sur des ruptures fréquentes. Les mariages se font et défont de façon très soudaine, et les nouvelles unions sont contractées sans attendre les délais légaux. Les changements de résidence, comme les modifications dans la composition des équipages, sont brusques et non prémédités.

Enfin sur le plan de l'esthétique, de la musique et de l'ornementation notamment, cette culture est fondamentalement baroque, avec un certain goût de l'exagération, des mascarades, des embellissements incontrôlés aussi bien pour la décoration des navires que pour celle des portes des maisons ou des pierres tombales, de l'exubérance des vêtements féminins. Cette culture baroque est essentiellement joyeuse, tout prétexte de divertissement est immédiatement saisi [1973](#).

Au total la culture maritime est d'une part pragmatique, erratique, non normative, mal délimitée, peu structurée et faiblement intégrée, susceptible d'adaptations rapides ; et d'autre part ambiguë, excessive, ostentatoire et prodigue, concurrentielle, aventureuse et saccadée. Tout ceci est évidemment à l'opposé de la conception islamique de l'existence, qui est celle d'une communauté stable et régulière, obéissant à des règles précises, rejetant l'excès et la démesure des aventures individuelles. Rappelons qu'*islâm* veut dire étymologiquement « soumission ». Le « Musulman », c'est « le soumis » [1974](#). Or le marin, par nature, est un rebelle. « Homme libre, toujours tu chériras la mer », a dit le poète [1975](#). Elle est l'espace propice à tous les affranchissements, à toutes les anomalies. Tous ceux qui sont chargés de maintenir, dans la communauté islamique, les règles de la vie sociale, princes ou docteurs, en avaient bien conscience. Pour Ahmed Ibn Touloun, qui régnait alors sur l'Égypte, c'était une évidence lorsqu'il voulut créer une flotte en 876-877. Il ordonna au directeur de l'arsenal de n'épargner aucun soin ni aucune dépense pour obtenir des navires puissants et bien construits, car, dit-il :

« Je suis hautement estimé par tout mon peuple / la mer seule n'a aucun respect pour moi / dès lors soyons extravagant en une seule matière / la construction de navires » [1976](#).

Mais il y a pis encore. Pierre Loti, marin lui-même, voyait dans la mer « le souverain refuge ouvert aux désolés qui n'ont pas de foi » [1977](#). Dans l'Islam, à plus forte raison, l'anomalie sociale conduit à l'impiété. La religion est garante de la règle existentielle. Transgresser celle-ci, c'est s'en prendre à la foi. Les marins, quoi qu'ils en pensent eux-mêmes, et quoi qu'ils disent, ne peuvent être de pieux Musulmans. Pas plus que les nomades, ces éternels marginaux, ils ne peuvent vraiment s'intégrer à une société dont l'idéal est celui d'une vie bourgeoise et sédentaire, des prières fréquentes et des rituels stricts, de la décence mutuellement appréciée et contrôlée dans un cadre de préférence urbain [1978](#). L'image de la mer dans l'Islam, ainsi, ne peut être que détestable. On évite, dans toute la mesure du possible, de s'y référer. Alors que dans presque toutes les langues occidentales l'image du voyage est maritime, dans les pays musulmans elle est liée au voyage par terre et, plus spécialement, à cheval [1979](#), symbole de noblesse et de dignité. Les gens de mer ont une réputation de mœurs exécrables. « Tout pays en bordure de la mer [...] abonde en fornicateurs et en pédérastes, par exemple Sirâf et Aden », écrit Moqaddasî dès le X^e siècle [1980](#), et Ibn Hauqal, un peu plus tard, insiste, dans sa description des environs de Palerme, sur la dépravation qui règne dans les ribâts :

« On trouve dans l'île [la Sicile], au bord de la mer, beaucoup de couvents militaires : on y pratique fausseté et hypocrisie, et ils sont pleins de vauriens et mauvais sujets, vieillards et jeunes gens, tous des canailles impudentes. Ces individus se sont tatoué au front des marques de prosternation, dans l'unique dessein d'encaisser des aumônes et de pouvoir attenter à la vertu des honnêtes femmes... La plupart d'entre eux sont des entremetteurs. Cela n'apparaît pas à première vue, tant est extrême leur zèle de se faire admirer et apprécier, mais la plupart professent leur religion avec une volonté consciente de tromper, et ils ignorent même ce qui est obligation dans les ablutions et ce qui est coutume. Leurs clients attirés sont des gens qui ne peuvent trouver un autre lieu pour se livrer à la paresse, un autre endroit pour mener une vie dépravée. Ils sont invités à partager leur hospitalité, à profiter de leur nourriture répugnante, dans des

conditions qu'il serait malséant de relater. En tout cas ce livre n'est pas fait pour de telles relations. Je considère que leurs fondations ne sont pas basées sur la piété » [1981](#).

Dans les mers du Sud, un jeu de mots persan, très répandu, fait allusion à l'impiété des capitaines de navire (*nâkhodâ*), confondus avec l'athée, « sans Dieu » (*nâ khodâ*, particule négative *nâ* + *khodâ* (Dieu) [1982](#)). Le fût-il, le voulût-il, jamais le matelot ne pourra passer pour un vrai Musulman. En fait c'est moins lui-même qui est en cause que son image sociale. Il n'y a là aucun jugement objectif, mais un phénomène de rejet.

Ce n'est pas, à vrai dire, un trait particulier de la culture musulmane. La condamnation de la mer et des activités maritimes, en tant que source de déviance, a été plus ou moins inhérente à toute conception totalitaire et utopique de la vie en société. Platon, établissant les conditions de l'emplacement du chef-lieu de sa république idéale, considérait déjà que

« la cité future... doit être éloignée de la mer d'environ quatre-vingts stades [quatorze kilomètres]... Si ce devait être une ville maritime qui eût de bons ports, et dont le sol ne produisît qu'une petite partie des choses nécessaires à la vie, il ne faudrait pas moins qu'un génie puissant qui veillât à sa conservation, et des législateurs vraiment divins pour empêcher que, dans une telle position, elle ne donnât entrée chez elle à toutes sortes de mœurs bigarrées et vicieuses. Ce qui me console, c'est qu'elle est éloignée de la mer de quatre-vingts stades. Elle en est encore trop proche de beaucoup, la côte étant aussi abordable que tu le dis ; mais enfin c'est toujours quelque chose » [1983](#).

Une telle attitude devait être logiquement celle de toutes les religions universalistes. Mais le Christianisme, fondé sur l'incarnation de la divinité et sur la liberté et la responsabilité personnelles de l'homme, a su s'en départir, tandis que l'Islam, dont le seul principe est l'adoration d'un Dieu unique et transcendant, et où les actions du Croyant restent étroitement enserrées dans le corset de l'obéissance et de la discipline, n'a pu s'en

affranchir. Ce contraste a été perçu de bonne heure par des esprits éclairés, sur l'une comme sur l'autre rive de la Méditerranée. « Un philosophe français a remarqué avec justesse que tous les grands navigateurs furent chrétiens », écrivait-il y a plus d'un siècle, dans un souci évident d'apologétique, un biographe de Christophe Colomb [1984](#). On a vu de même, tout au long de ces pages, une innombrable série de textes montrant comment les Musulmans, au cours des âges, n'ont pas manqué de prendre conscience de leur infériorité maritime. Mais aucun de ceux, sultans ou vizirs, cadis ou califes, qui ont cherché à contrecarrer cette tendance profonde, n'ont été capables de la renverser durablement.

DE QUELQUES CONSÉQUENCES

Les répercussions de cette incapacité pour l'histoire générale de l'humanité ont été immenses. On a vu ([chapitres III et VIII](#)) comment la médiocrité maritime de l'Islam explique sa présence très insuffisante dans les mers du Sud, qu'il a dû largement abandonner à l'Europe. Beaucoup plus grave encore, par sa carence, il a laissé celle-ci, et la Chrétienté, s'incorporer les vastes territoires des Nouveaux Mondes ; il s'est par ailleurs privé d'importantes ressources financières, bases du développement.

LES GRANDES DÉCOUVERTES TRANSATLANTIQUES

Les Musulmans n'ont aucunement participé au grand mouvement des découvertes maritimes qui, à partir du Moyen Âge, allaient élargir considérablement l'univers connu et ouvrir de nouveaux champs d'expansion aux hommes du Vieux Monde, et en particulier aux navigations transatlantiques [1985](#). Au temps de la plus grande puissance du califat, tandis que les Vikings, à partir du IX^e siècle, peuplaient les Féroé et l'Islande (où les avaient précédés des anachorètes irlandais), puis le Groënland où des éléments scandinaves se maintinrent jusqu'au début du XV^e siècle, et enfin même étendaient leurs explorations et fondaient des établissements éphémères à Terre-Neuve et peut-être sur la côte de l'Amérique du Nord (*vinland*) [1986](#), les Arabes possédaient dans la péninsule

Ibérique une façade étendue sur l'Atlantique ; et l'on a vu (p. 64) que les Andalous, jusqu'à l'époque des Almohades inclusivement, avaient eu, par exception, un embryon de « culture maritime ». Après la reconquête chrétienne de la plus grande partie de l'Andalousie dans la première moitié du XIII^e siècle, l'Islam tient encore toute la côte de l'Afrique du Nord-Ouest, du Maroc aux royaumes noirs islamisés de l'Afrique de l'Ouest. De tout cela rien n'est parti sur le Grand Océan occidental. Il est resté pour eux « la mer des Ténèbres » (*al-bahr al-zolomât*) ou « mer Ténébreuse » (*al-bahr al-mozlîm*), « la mer Verte » (*al-bahr al-akhdar*), ainsi nommée à cause de la couleur de ses eaux, due à sa profondeur, ou encore « la mer Environnante » (*al-bahr al-mohîth*), d'un terme repris des conceptions de la géographie antique, domaine de monstres et de merveilles, dont on ne revient pas [1987](#). Au X^e siècle Mas'oudî la considère comme n'étant pas navigable :

« Au point de jonction de ces deux mers — la Méditerranée et l'Océan — se trouve le phare de cuivre et de pierre bâti par le roi géant Hercule ; il est couvert d'inscriptions et surmonté de statues qui semblent dire du geste : « Il n'y a ni route ni voie derrière moi », à ceux qui, de la Méditerranée, voudraient entrer dans l'Océan. En effet, personne ne le parcourt ; on n'y trouve ni terres cultivées ni êtres humains ; on n'en connaît ni l'étendue ni la fin, on ignore son extrémité ; et on la nomme mer des Ténèbres, mer Verte ou mer Environnante » [1988](#).

Mas'oudî, certes, était irakien et on pouvait l'excuser d'ignorer l'Occident. Mais au XII^e siècle Idrîsî, né à Ceuta et qui avait abondamment voyagé dans l'Andalousie et le Maghreb avant de s'établir en Sicile, ne parlait pas autrement :

« Personne ne sait ce qui existe au-delà de cette mer, personne n'a pu rien en apprendre de certain à cause des difficultés qu'opposent à la navigation la profondeur des ténèbres, la hauteur des vagues, la fréquence

des tempêtes, la multiplicité des animaux monstrueux et la violence des vents. Il y a cependant dans cet océan un grand nombre d'îles, soit habitées soit désertes ; mais aucun navigateur ne se hasarde à le traverser ni à gagner la haute mer ; on se borne à côtoyer, sans perdre de vue les rivages. Poussées en avant, les vagues de cette mer ressemblent à une chaîne de montagnes ; elles restent entières et ne se brisent pas. S'il en était autrement, il serait possible de les franchir » [1989](#).

Idrîsî mentionne à plusieurs reprises des îles atlantiques, citant surtout le *Livre des Merveilles*, car ce sont bien les mêmes, dans cet océan extérieur qui environne toutes choses. C'est là que se trouve notamment « l'île des ogresses », où vivent « des êtres qui ressemblent à des femmes, ayant des crocs qui ressortent de leur bouche, des regards foudroyants » [1990](#). Mais lui-même ne croit pas à ces fables « dont l'admission répugne à la raison » [1991](#). Les auteurs postérieurs ne se feront cependant pas faute de le reproduire, y compris l'Andalou Al-Zohrî, à peu près son contemporain, qui semble introduire cependant une nouveauté intéressante en distinguant deux domaines : il y a d'abord, en s'éloignant des côtes, « la Ceinture Verte » (*al-taouq al-akhdar*) ou « la Grande Mer » (*al-bahr al-a'zam*). C'est elle que « les navires ne sauraient dépasser pour s'engager sur la mer des Ténèbres, d'où ils ne pourraient revenir à la terre ferme », concept peut-être emprunté à celui du « Fleuve Océan » des Anciens et qui implique la conscience d'une zone intermédiaire, de transition, avant l'inconnu proprement dit [1992](#). Il en reste peut-être une réminiscence chez Ibn Khaldoun, dans la seconde moitié du XIV^e siècle, qui ne perçoit plus guère cependant qu'une réalité unique, où se fondent les diverses représentations, celle de la mer des Ténèbres où

« il y a constamment une couche de nuages et de brouillards amoncelée... Comme cette mer est très vaste et n'a point de bornes, les navires qui la fréquentent ne s'aventurent pas hors de la vue de la terre ; d'autant plus que l'on ignore à quels lieux les différents vents qui y soufflent peuvent aboutir. En effet elle n'a pas pour limite un pays habité, à la différence des mers bornées [par des terres]. Même dans celles-ci, les

vaisseaux ne naviguent à l'aide des vents que parce que les marins ont acquis, par une longue expérience, la connaissance des lieux d'où ces vents soufflent et de ceux vers lesquels ils se dirigent. Ces hommes savent à quel endroit chaque vent doit les conduire ; sachant aussi que leur navire est porté en avant par un courant d'air venant d'un certain côté, ils peuvent sortir de ce courant pour entrer dans un autre par lequel ils seront poussés à leur destination.

Mais en ce qui concerne la Grande Mer, ce genre de connaissances n'existe pas, pour la raison qu'elle est sans limites. Aussi, quand même on saurait de quel côté le vent souffle, on ignorerait où il va aboutir, puisqu'il n'y a aucune terre habitée derrière cet océan. Il en résulte qu'un navire qui s'y laisserait aller au gré du vent, s'éloignerait toujours et finirait par se perdre. Il y a même un danger de plus : si l'on s'avance dans cette mer, on risque de tomber au milieu des nuages et vapeurs dont nous avons parlé, et s'exposerait à périr. Aussi n'y navigue-t-on pas sans courir de grands dangers ».

Au XV^e siècle, à la veille des grandes découvertes, le poète Al-Ghassanî al-Miknâssî résume enfin, et reprend, toutes les conceptions antérieures. « Celui qui nage au bord de la mer ne sera jamais perdu », mais par contre celui qui dépasse les premières vagues se met dans l'oubli et dans le néant. C'est sur les mers que les diables ont construit leur trône, et seuls les saints peuvent les arrêter. Le marin perdu en mer est un martyr. Cette mer est la frontière de l'Islam, domaine public qui ne peut être possédé que par le Sultan, et les navires ne peuvent que faire partie de la flotte impériale [1993](#).

Devant ces mentalités, et ces terreurs, on comprend que les Canaries elles-mêmes, pourtant connues des Anciens, et portées, à leur suite, sur les cartes des Arabes, soient restées ainsi dans la réalité totalement ignorées des Musulmans (voir ci-après pour le cas du voyage des Aventuriers de Lisbonne), et n'aient été « redécouvertes » que par les navigateurs chrétiens (Lanzarote Malocello sans doute dès 1336 pour se limiter aux voyages bien documentés) [1994](#). Y eut-il cependant des tentatives de pénétration arabo-musulmane sur cet océan mystérieux ? Peut-être, malgré son ton quelque peu fantastique et son intégration à un recueil de « merveilles », faut-il

accorder quelque crédit à l'histoire rapportée par Abou Hamid al-Gharnatî dans une œuvre (*Al-mo'rib 'an ba'dhi 'adjâ'ibi al-maghrib*) datée de 565 H (1169-1170), selon laquelle Idrîs II, souverain de Fès (791-828), aurait envoyé une escadre à la conquête d'îles situées au large de la côte marocaine du Sud, habitées par des païens très primitifs qui combattaient avec des pierres et des cornes de moutons, et qui ne peuvent guère avoir été que les Canaries, bien que la flotte marocaine n'y soit parvenue qu'après un mois de navigation ! L'affaire, en tout cas, n'eut aucune suite. Et on a depuis longtemps fait justice de la prétendue expédition vers ces mêmes Canaries d'un certain Ben Farroukh, capitaine chargé de la défense des côtes de l'Espagne contre les Normands, qui, désirant se rendre compte de la véracité des récits antiques sur les « îles Fortunées », aurait abordé en février 999 à la Grande Canarie, pour retourner en Espagne en mai, et y aurait trouvé des Arabes déjà établis chez les Guanches. L'« inventeur » du texte, Manuel Osuna Saviñon, prétendait avoir trouvé le récit de cette exploration dans un manuscrit d'Ibn al-Qouthia conservé à la Bibliothèque nationale de Paris. On a pu établir qu'il s'agissait d'une pure et simple mystification, certainement due à Osuna lui-même [1995](#). L'histoire des Aventuriers de Lisbonne est beaucoup plus sérieuse. Elle est rapportée par Idrîsî (en 1154) et doit être antérieure à la reprise de la ville par les Chrétiens en 1147. Huit aventuriers, proches parents, se seraient embarqués pour un voyage d'exploration avec des vivres et de l'eau pour plusieurs mois. Après 11 jours de navigation vers l'ouest, puis 12 jours vers le sud, ils auraient atteint « l'île des Moutons », déserte, puis après 12 jours supplémentaires de voyage une autre île, cultivée et habitée celle-là, où il y avait un interprète de langue arabe. Au roi qui les fit interroger ils auraient répondu qu'ils s'étaient risqués sur la mer « afin de savoir ce qu'il pouvait y avoir de singulier et de curieux, et afin de constater ses extrêmes limites ». Lorsqu'un vent d'ouest s'éleva, le roi les aurait fait entrer dans une barque, et ils seraient arrivés à Safî au bout de trois jours et trois nuits [1996](#). Ce récit est plein d'invraisemblances et d'impossibilités. La première île ne peut guère être que Madère, mais celle-ci n'avait pas de moutons lors de sa découverte. La seconde est presque certainement une des Canaries. Mais on ne voit pas comment le roi aurait pu les faire reconduire, puisque les Guanches n'avaient pas de bateaux (voir p. 152). La localisation du point de retour à Safî, quant à elle, semble conditionnée par le jeu de mots

rappelé par Idrîsî : *oua asafî* (« hélas ! » en arabe). Il n'empêche que l'histoire, certainement enjolivée, a sans doute un fond de vérité, les durées et les orientations successives indiquées paraissant plausibles. L'épisode des moutons aurait été ajouté, et les Aventuriers seraient revenus par leurs propres moyens, à un port quelconque du Sud marocain. Reste cependant une question ouverte : les Aventuriers étaient-ils musulmans ? Rien ne le dit dans le texte, et rien n'est moins certain. Il y avait déjà de nombreux Chrétiens à Lisbonne avant la reconquête.

Véridique ou supposée, effectuée par des Musulmans ou par des Chrétiens, l'expédition des Aventuriers est en tout cas la seule tentative d'exploration de l'Atlantique réalisée pendant les siècles de domination arabo-musulmane. Sous les Almoravides, Ahmad ben Omar, amiral d'Ali Yousof ben Tachfin (1106-1142), « informé de ce fait [la possibilité de voir la fumée s'élever de ces îles par temps clair] », aurait fait le projet d'entreprendre la conquête des Canaries, « mais la mort le surprit avant qu'il ait pu le réaliser » [1997](#). Le fait semble historique [1998](#), mais ce ne fut qu'une velléité. Quant aux autres voyages musulmans attestés vers le sud le long des côtes atlantiques (Ibn Fâtima au XIII^e siècle, et Mohammed ben Ragano (avant 1337)), ils n'eurent aucunement le caractère d'entreprises volontaires, ce furent seulement des navires entraînés contre leur gré par les courants et les vents, et dont les occupants durent revenir au Maroc par voie de terre [1999](#).

On ne peut d'autre part accorder aucun crédit à l'hypothèse insoutenable qui a voulu voir l'Amérique dans la contrée de Mu-lan-p'i avec laquelle auraient été en contact des navigateurs arabes d'après des textes géographiques chinois d'époque Song (le *Ling-wai tai-ta* (1178) de Chou Ch'ü-fei et le *Chu-fan chih* (1225) de Chao Ju-kua, le second reproduisant le premier) [2000](#). Situé à 100 jours de navigation à l'ouest du pays des Arabes, et atteint par eux sur de gigantesques navires portant plusieurs milliers d'hommes, le Mu-lan-p'i se serait caractérisé par des productions végétales tout à fait extraordinaires, et notamment des grains de trois pouces de long, ce qui a permis à un commentateur aventureux [2001](#) d'y reconnaître le maïs, tandis qu'il développait toute une série d'autres assimilations supposées avec des comestibles américains, et qu'il n'hésitait même pas à voir les lamas et vigognes dans les moutons de plusieurs pieds

de haut, à grosse queue, mentionnés également dans le texte. En fait les informations des auteurs chinois, dont les sources étaient évidemment des racontars de navigateurs musulmans (probablement exclusivement persans) qui fréquentaient encore les ports de la Chine du Sud (voir p. 129), sont remplies de confusions, et les grands navires en question, qu'ils nous décrivent comme chargés, entre autres provisions, de « vin », sont manifestement de grands bâtiments chrétiens, probablement génois. Le Mu-lan-p'i devait sans doute être, comme l'avaient correctement identifié les premiers traducteurs de ces textes, la transcription chinoise du nom, plus ou moins déformé, des *Al-Morabitoun* (Almoravides) qui régnaient à cette époque sur le Maghreb occidental et l'Andalousie, pays déjà lointains et fort mal connus des navigateurs musulmans qui fréquentaient les mers du Sud et l'Extrême-Orient, et auxquels ils étaient naturellement prêts à attribuer des particularités merveilleuses, rehaussées par la hâblerie des matelots. L'hypothèse est en complète discordance avec tout ce que révèlent les textes musulmans occidentaux de ce temps.

Il faut faire enfin une place à part, car elle a été transmise par un géographe arabe, celui-là, de l'époque, à l'histoire fantasmagorique que Mansa Mousâ, empereur du Mali, raconta au Caire, en 1324, lorsqu'il y séjourna à l'occasion de son pèlerinage à La Mecque, à Ibn Amir Hâdjib, alors gouverneur de la ville. Interrogé sur la façon dont il était parvenu au trône, il fit le récit suivant :

« Nous sommes d'une maison où l'on se transmet le pouvoir par héritage. Le souverain qui m'a précédé ne voulait pas croire qu'il était impossible de parvenir à l'extrémité de la mer Environnante ; il voulut y atteindre, et s'acharna dans son dessein. Il fit équiper deux cents navires remplis d'hommes, et d'autres, en même nombre, remplis d'or, d'eau et de vivres, en quantité suffisante pour des années. Il dit à ceux qui les commandaient : ne revenez que quand vous aurez atteint l'extrémité de l'Océan, ou quand vous aurez épuisé vos vivres et votre eau. Ils partirent : leur absence dura longtemps avant qu'aucun d'eux ne revînt. Enfin un seul navire reparut. Nous interrogeâmes le capitaine sur leurs aventures : « Prince, répondit-il, nous avons longtemps navigué jusqu'au moment où

nous avons rencontré en pleine mer comme un fleuve au courant violent. Mon navire marchait le dernier. Les autres s'avancèrent, et à mesure que l'un d'eux parvenait en cet endroit, il disparaissait pour ne plus reparaître, et nous n'avons pas su ce qui lui était arrivé. Moi, je revins en arrière, et je n'entrai point dans ce courant ». Mais le sultan ne voulut pas le croire. Il équipa deux mille vaisseaux, mille pour lui et les hommes qui l'accompagnaient, et mille pour l'eau et les vivres. Il me conféra le pouvoir et partit avec ses compagnons sur l'Océan ; ce fut la dernière fois que nous le vîmes, lui et les autres ; et je restai le maître absolu de l'empire ».

L'affaire aurait donc été immédiatement antérieure à la montée de Mansa Mousâ sur le trône, vers 1307. Ce récit, rapporté par Al-Omarî [2002](#) et repris par la suite par Qalqachandî, a été utilisé par des auteurs d'aujourd'hui, passablement crédules, pour admettre l'existence d'une expédition réelle, qui aurait pu atteindre l'embouchure de l'Amazone [2003](#). Il est en fait totalement invraisemblable. Passons sur les nombres de bateaux, évidemment gonflés par souci de gloriole. Mais il faut bien savoir que les Mandingues du Haut-Niger, composante essentielle de l'empire du Mali, n'étaient aucunement des navigateurs. Ils ne possédaient que des pirogues monoxyles à pagaies, certes de dimensions imposantes et pouvant porter jusqu'à 40 hommes en moyenne, et même exceptionnellement 80, mais qui ne servaient qu'à la navigation fluviale, au plus dans les estuaires et des eaux strictement côtières, et ne se risquaient jamais loin en mer. La voile était inconnue, et ne fut introduite que par les Portugais [2004](#). Comme l'avait bien vu depuis longtemps le traducteur français d'Al-Omarî [2005](#), il y a là évidemment un conte inventé de toutes pièces par le sultan noir, soucieux de prestige et qui étalait volontiers sa puissance et ses richesses devant les Égyptiens [2006](#), pour répondre à une question indiscrete et qu'il avait dû trouver irritante. Tout au plus pourrait-on considérer comme une base plausible pour ce récit une expédition de grandes pirogues tournée non vers la haute mer mais vers le cours inférieur du Niger, où elles auraient pu être effectivement « avalées » par des rapides. Il n'y a de toute façon rien à en conserver pour l'idée d'éventuels voyages transatlantiques.

Ces récits fictifs ne mériteraient guère l'attention s'ils n'avaient été

invoqués à l'appui de tout un courant d'idées, insoutenable mais sans cesse renaissant, qui, se fondant sur de prétendues similitudes techniques et culturelles, cherche dans l'Ancien Monde l'origine du développement des civilisations méso-américaines, et s'acharne, dans cette perspective, à établir l'existence de liaisons maritimes transatlantiques régulières à l'époque pré-colombienne. Dans ces relations, qui remonteraient d'ailleurs aux millénaires précédant l'ère chrétienne (on a rapproché les pyramides égyptiennes des grandes constructions analogues de l'Amérique Centrale), les Musulmans du Moyen Âge, Arabes ou Mandingues, auraient joué un rôle important. Élaborées dès le XIX^e siècle, et ayant fait l'objet de la synthèse très ambitieuse de Leo Wiener (1920-1922), ces théories ont été reprises périodiquement par la suite. Elles sont sans aucun fondement. Il n'est bien sûr pas question de nier la possibilité de relations épisodiques de cette sorte, qui semblent bien établies dans certains cas (découverte de monnaies romaines au Venezuela), et que des navires de l'Ancien Monde aient pu, à diverses époques, être entraînés jusqu'en Amérique par le grand courant des alizés du Nord-Est ; mais il n'a jamais pu s'agir que de voyages sans retour, et dont l'impact culturel sur les populations américaines a été négligeable [2007](#). Aux Musulmans d'Occident, le Grand Océan est resté totalement étranger. Les Nouveaux Mondes étaient voués à la domination de l'Europe, et à l'expansion du Christianisme.

LA PLUS-VALUE DU COMMERCE MARITIME

Mais ce n'est pas seulement dans les mers lointaines, on l'a vu, que s'est manifestée la suprématie de l'Occident. Le fait que le commerce extérieur par voie de mer des pays musulmans ait été presque entièrement pris en charge (en Méditerranée), ou largement dominé (dans les mers du Sud), par les marins européens, a été lourd de répercussions macro-économiques. « La mer, c'est la richesse », a écrit un grand historien français contemporain [2008](#). Elle est pour lui l'intermédiaire par excellence de ce commerce lointain qui est « le passage obligatoire à un plan supérieur du profit » [2009](#) ; et il a vu à juste titre dans la mobilisation des capitaux et des activités, au XVII^e et encore plus à partir du XVIII^e siècle, vers le secteur des grands voyages maritimes, un facteur majeur du développement du

capitalisme occidental [2010](#). Ces entreprises lucratives par excellence, ce sont l'Europe, et l'Amérique du Nord à partir de la fin du XVIII^e siècle, qui en ont eu pratiquement le monopole jusqu'à l'époque tout à fait contemporaine. En dehors même de toute exploitation de type colonial dans les Nouveaux Mondes ou dans les vieux pays asiatiques atteints par la haute mer (rappelons que la ponction de l'Europe sur l'Amérique latine a été évaluée à 30 millions de pesos, soit 6 millions de livres sterling, pour 1785, et celle sur les Indes orientales à 1 300 000 livres pour la même année) [2011](#) le simple profit des opérations commerciales régulières et la rémunération des frets ont été immenses.

Est-il possible de quantifier concrètement ce « prélèvement » global ? Aucun historien ne l'a encore tenté. Retenons simplement que les seuls nolis de Tunis ont été évalués à un montant de 400 000 livres (de France) pour 1775, « somme énorme, tout profit pour les Marseillais puisqu'ils ne fournissaient que le matériel de navigation et les équipages » [2012](#). À combien faudrait-il donc porter ceux de la « caravane » dans l'ensemble de l'Empire Ottoman, où l'on a vu sa prédominance presque exclusive dans les transports intérieurs [2013](#) ? Il y eut là certainement pour l'Europe une composante importante de l'accumulation du capital, et en tout cas un avantage différentiel considérable par rapport aux pays musulmans dans leur ensemble. Au début du XVII^e siècle déjà un ambassadeur français à Constantinople observait qu'

« il est très notoire qu'il y a plus de mille vaisseaux sur la coste de Provence, et de Languedoc, qui trafiquent dans l'estendue de l'Empire des Turcs, et par ce moyen s'enrichissent non seulement eux-mêmes, mais encore beaucoup de contrées de la France » [2014](#).

C'est sur les eaux, abandonnées par l'Islam, que s'est édifiée la fortune de l'Europe.

LE DÉCLIN DE L'ISLAM

C'est dans cette perspective qu'il faut replacer le problème, immense, de la décadence des pays musulmans du Moyen-Orient et de l'Afrique du Nord en face des progrès de l'Europe chrétienne. On a beaucoup écrit sur le sujet, de bonnes et de moins bonnes choses, et la question n'est assurément pas simple. Évidemment inséparable de celle du développement de l'Occident, elle est sans doute moins aisée à résoudre que cette dernière, sur laquelle l'accumulation de travaux pénétrants permet maintenant d'arriver à voir de plus en plus clair, et de dégager un large consensus. On s'accorde désormais à considérer que le problème du « sous-développement » est en grande partie mal posé, que le véritable sujet d'interrogation est celui de cette anomalie, assez scandaleuse dans l'histoire de l'humanité, que constitue le progrès de l'Europe, et que celui-ci résulte d'une combinaison et d'une addition successives de facteurs nombreux et variés. L'établissement du régime féodal, avec la stabilisation de ses circonscriptions territoriales, au cours du « grand X^e siècle », a sans doute été l'élément initial décisif, permettant à l'aristocratie rurale résidente de faire profiter pleinement sa paysannerie des innovations de « la révolution agricole de l'an 1000 » [2015](#). La corrélation est manifeste avec le cas du Japon, seul autre domaine, sur la planète, à la fois d'une véritable féodalité et d'un développement précoce ; tandis que les pays musulmans, livrés par les mécanismes socio-juridiques de l'*iqṭā'* et du *timar* à la redistribution permanente des grandes propriétés foncières, et la Chine soumise à peu près exclusivement à la bureaucratie impériale, étaient privés de ce moteur essentiel d'améliorations continues [2016](#). D'autres facteurs, plus conjoncturels, sont venus par la suite, avec l'affaiblissement des sociétés urbaines lettrées dans l'Islam depuis les invasions turco-mongoles en Orient et celles des nomades arabes hilaliens en Afrique du Nord, qui ont incontestablement contribué à la sclérose grandissante [2017](#). Pendant ce temps l'Occident élaborait peu à peu les mécanismes politiques et psychologiques du progrès économique : sûreté des personnes et des biens, fiabilité des contrats [2018](#), préludes nécessaires au « décolllement ». Tout ceci est aujourd'hui bien compris.

Mais il faut ajouter, avec l'attitude comparée des Musulmans et des Chrétiens face à la mer, un autre élément déterminant. « La clef de la mer est la clef du monde », disait déjà Thomas Campanella au début du XVII^e

siècle [2019](#). L'Islam ne sut jamais l'acquérir, à plus forte raison la garder. La dernière grande chance de l'Islam fut l'Empire Ottoman qui, dans sa lutte contre l'Europe chrétienne, avait encore beaucoup d'atouts pour lui, et la fit effectivement trembler. Unité et cohésion politique sur un immense espace, face à une Chrétienté divisée et même pulvérisée ; sens de la discipline et de l'effort collectif, sous les mains de fer des sultans, maîtres incontestés grâce au mécanisme du fratricide, et dont beaucoup, du moins à l'origine, furent des hommes supérieurs ; matériel humain militaire de premier ordre, avec les janissaires coupés de toutes racines familiales et attachés exclusivement à la fortune de l'Empire, avant qu'ils n'en devinssent les prétoriens : tout cela, en fin de compte, fut insuffisant. Les Turcs d'aujourd'hui, qui s'interrogent de plus en plus avec lucidité sur leurs destins, en sont désormais bien conscients : ce qui manqua, ce fut la mer. L'orientation exclusivement continentale de la conquête ne pouvait en fin de compte qu'aboutir à l'échec. Un amiral turc en retraite, rééditant naguère un texte d'un historien ottoman des derniers temps du sultanat, qui évoquait mélancoliquement les actions d'éclat des corsaires musulmans dans l'Atlantique et les comparait à la situation de carence du temps de la Première Guerre Mondiale, était conduit à remarquer que les manuels d'histoire de son pays parlaient toujours de « la flotte de Sélim III », de « la flotte d'Abd-ül-Aziz », voire de « la flotte de la deuxième Constitution » [celle des Jeunes-Turcs], et jamais de « la flotte ottomane ». « Parle-t-on, écrit-il, de la flotte de la reine Élisabeth », ou de celle « du roi Jacques » ? Non, mais bien de la flotte anglaise. C'est que jamais les Ottomans, perçoit-il clairement, n'ont été capables de stabiliser et de poursuivre les efforts entrepris par quelque souverain, mais qu'ils n'ont pu que négliger et dégrader [2020](#). Et de terminer sur l'amère constatation que, parvenus jusqu'au cœur de l'Europe, ils avaient dû revenir sur leurs pas, tandis que l'Angleterre, par sa volonté de régner sur les mers, par ses marins et ses marchands, s'enrichissait à leurs dépens et dominait le monde [2021](#).

On ne saurait mieux conclure. Il ne faudrait évidemment pas voir dans l'incapacité des pays musulmans à constituer de véritables sociétés maritimes la seule cause de leur déclin relatif. Comme dans le développement de l'Europe, il s'est agi d'un phénomène complexe. Il est néanmoins permis d'affirmer, au terme de cette analyse, que l'absence des

Musulmans sur les mers en fut une composante majeure, et sans doute même *la* principale, dans la mesure où elle fut la plus constante, permanente, présente dès les origines, élément intrinsèque et congénital d'infériorité à l'époque même du glorieux Califat omayyade et abbasside, où la supériorité économique et culturelle de l'Islam sur l'Occident était en tous points manifeste. D'autres facteurs sont intervenus par la suite. Le processus, ici aussi, a été cumulatif. Mais dès l'affrontement naval des VII^e-XI^e siècles sur la Méditerranée, qui entraîna le premier grand échec des Musulmans, le ver était dans le fruit. Se fussent-ils lancés résolument sur les eaux, il n'est pas excessif de penser que les destins du monde en auraient été changés !

APPENDICE

Un renouveau contemporain de la vie maritime musulmane ?

Il aurait sans doute fallu à ce livre un chapitre supplémentaire. Il m'a paru cependant qu'il était encore trop tôt pour l'écrire. À tout le moins doit-on présenter sommairement les éléments nouveaux, et prendre en compte une question fondamentale ainsi posée : le divorce congénital entre l'Islam et la mer, si abondamment détaillé dans les pages qui précèdent, et dont les conséquences ont été si évidentes, est-il définitif ? Ne sommes-nous pas à l'aube d'un changement d'attitude, dont les suites ne seront pas moins importantes ? La vie maritime, restée jusqu'ici marginale par rapport à la société et à l'institution musulmane, serait-elle en voie de s'y intégrer ?

Deux facteurs essentiels se sont conjugués, parfois dès la fin de la Première Guerre Mondiale et surtout depuis la Seconde, pour amorcer cette mutation. Le premier a été l'évolution économique et politique qui a conduit nombre de pays riverains des océans à prendre conscience de l'intérêt que présentaient les activités maritimes. Le Monde Musulman, de l'Atlantique oriental à l'océan Indien septentrional et au Pacifique occidental, n'a pas échappé à cette tendance profonde de l'économie internationale que l'on appelle parfois la « maritimisation ». Qu'ils eussent déjà connu des périodes d'ouverture à la mer au cours de l'histoire, ou qu'ils fussent enfermés par tradition dans des civilisations exclusivement terriennes, tous les pays qui en font partie, hormis ceux qui ont des façades maritimes insignifiantes comme la Jordanie et l'Irak, ont été conduits, à des degrés divers, à reconsidérer leurs rapports avec la mer.

La mondialisation des échanges et la spécialisation des tâches ou division internationale de travail ont rendu les États de plus en plus tributaires du transport maritime. En outre et surtout, l'évolution du droit de la mer, en accordant désormais aux pays riverains de l'océan un rôle

essentiel dans l'exploitation et la gestion des ressources marines, les a contraints à prendre en considération toutes les richesses potentielles des secteurs ainsi adjacents à leur territoire, d'autant plus que la pêche peut être une façon de répondre aux besoins alimentaires nouveaux nés de l'essor démographique. La période 1958-1982 a connu une évolution fondamentale du droit maritime international. Le vieux principe de la « liberté de la mer », selon lequel, en dehors de la bande étroite des eaux territoriales (de 3 milles marins de large) qui ourle son territoire et dans laquelle l'État riverain exerce une souveraineté à peu près totale, tout le reste de l'océan relève de la « haute mer », domaine international librement accessible, a été sinon totalement abandonné, du moins considérablement restreint. Dans ce régime traditionnel, les ressources vivantes et minérales situées hors des eaux territoriales appartenaient à qui voulait se donner la peine de les exploiter. Ce système de non-appropriation des ressources océaniques a été peu à peu battu en brèche par les revendications d'États latino-américains d'abord, puis de la plupart des pays du Tiers Monde qui craignaient de voir les richesses océaniques leur échapper au profit des pays industrialisés, les seuls à disposer de la technologie nécessaire à leur mise en valeur. De revendication en revendication, la souveraineté des États riverains en mer a été progressivement élargie. À la suite des conférences internationales de Genève de 1958 et 1960, les États qui le souhaitaient ont d'abord obtenu la faculté d'élargir leurs eaux territoriales à 12 milles marins (22 kilomètres), ce qui faisait passer les ressources du fond, du substrat et des eaux sus-jacentes sous la juridiction exclusive des pays riverains. De plus la conférence de 1960 introduisit le concept de « plateau continental », de limite fixée conventionnellement à l'isobathe de 200 mètres, et autorisa son partage au-delà des 12 milles. Puis au cours des années 1970 se généralisa une revendication nouvelle, déjà formulée dans les années 1950 et 1960 par certains États latino-américains, d'une zone économique exclusive (ZEE) large de 200 milles marins (370 kilomètres), sur laquelle le pays riverain n'aurait pas la souveraineté quasi absolue qu'il détient sur ses eaux territoriales, mais l'exclusivité de l'exploitation et de la gestion des ressources économiques du fond et des eaux. Ce concept juridique nouveau, qui aboutissait à un véritable partage des ressources vivantes et minérales des océans, puisque la plupart de celles-ci, pour des raisons biologiques et géologiques, sont situées sur les marges de l'océan, a

été accepté par la convention de Montego Bay (Jamaïque), signée en décembre 1982, qui a clôturé les travaux de la III^e conférence internationale sur le droit de la mer (1974-1982), en reconnaissant à l'État qui le souhaite le droit de créer une ZEE de 200 milles, parfois réduite à une simple ZPE (zone de pêche exclusive) de même largeur, ce qui revient à admettre le partage national de la majeure partie des ressources marines sur le critère de la longueur et de la configuration des côtes. Dans ce contexte, aucun pays ne pouvait plus se désintéresser des espaces marins qui bordent son territoire, soit qu'il se lançât lui-même dans leur exploitation, si elles en valaient la peine et s'il en avait les moyens techniques, soit qu'il vendît ses droits d'usage à des sociétés ou à des pays tiers. Les pays musulmans se sont rapidement engagés dans cette voie, parfois en anticipant sur les conventions internationales. C'est ainsi que le roi Hassan II du Maroc, dans un discours du 9 juillet 1977, lançait à son pays une apostrophe éloquente :

« Pourquoi es-tu donc l'objet de tant de convoitises ? Parce que... les mers qui baignent ton territoire sont pleines de richesses ».

Et dès le 2 mars 1973 il avait fixé pour lui une zone économique exclusive de 70 milles, qui fut portée à 200 milles par le *dahir* du 8 avril 1981 ²⁰²², bien avant l'accord final de la Jamaïque.

Par ailleurs un second facteur était apparu, d'ordre exclusivement politique celui-ci, avec l'accession à l'indépendance d'un grand nombre d'États musulmans nouveaux, issus d'abord du morcellement des provinces arabes de l'Empire Ottoman après la Première Guerre Mondiale, puis de la décolonisation après la Seconde. Soucieux de protéger les intérêts économiques majeurs récemment apparus pour eux dans leurs eaux riveraines ; préoccupés d'y affirmer leur présence face aux anciennes puissances coloniales ou à des voisins entreprenants ; en proie avec ceux-ci à des tensions et à des rivalités, sources de conflits éventuels ; ils ont naturellement constitué ou substantiellement renforcé des marines militaires, le plus souvent dans des buts défensifs et de « veille rapprochée », mais parfois à l'évidence avec des buts stratégiques majeurs lorsqu'ils

envisageaient une influence plus étendue.

Les effets de cette situation nouvelle ont été considérables, et l'expansion globale des activités maritimes a été spectaculaire. Dans l'ensemble du Monde Musulman le total des prises des pêches maritimes a ainsi plus que quadruplé en trente ans (voir [fig. 18](#)). Tous les grands secteurs géographiques participent apparemment à cet essor ²⁰²³. En fait les conditions naturelles étaient loin d'être partout favorables, la plupart des façades côtières des pays musulmans donnant sur des mers chaudes, souvent assez fermées, et pauvres en sels nutritifs dont a besoin le phytoplancton. L'accroissement a été largement concentré dans les secteurs bénéficiant de phénomènes *d'upwelling* (remontée d'eaux fraîches, riches en sels nutritifs, vers la surface, engendrée par les vents réguliers, tel l'alizé ou la mousson, qui poussent les eaux côtières chaudes vers le large et provoquent l'ascension des eaux sous-jacentes) : essentiellement les côtes de l'Atlantique oriental (Maroc et Mauritanie), ou celles du Sud de la péninsule Arabique vers l'océan Indien. S'y ajoutent les côtes turques de la mer Noire, qui n'est chaude qu'en été et que nourrissent de copieux apports des grands fleuves tributaires ; et le domaine indonésien dont l'appartenance au monde tropical humide et les brassages hydrologiques liés à l'insularité lui assurent une plus grande richesse planctonique. Encore faut-il nuancer cette première constatation, et prendre conscience, en affinant l'analyse, de la répartition très inégale de ces développements lorsqu'on entre dans le détail, pour tenter d'interpréter ces différences à la lumière des éventuels substrats culturels positifs, ou inversement de la résistance intrinsèque de la société musulmane.

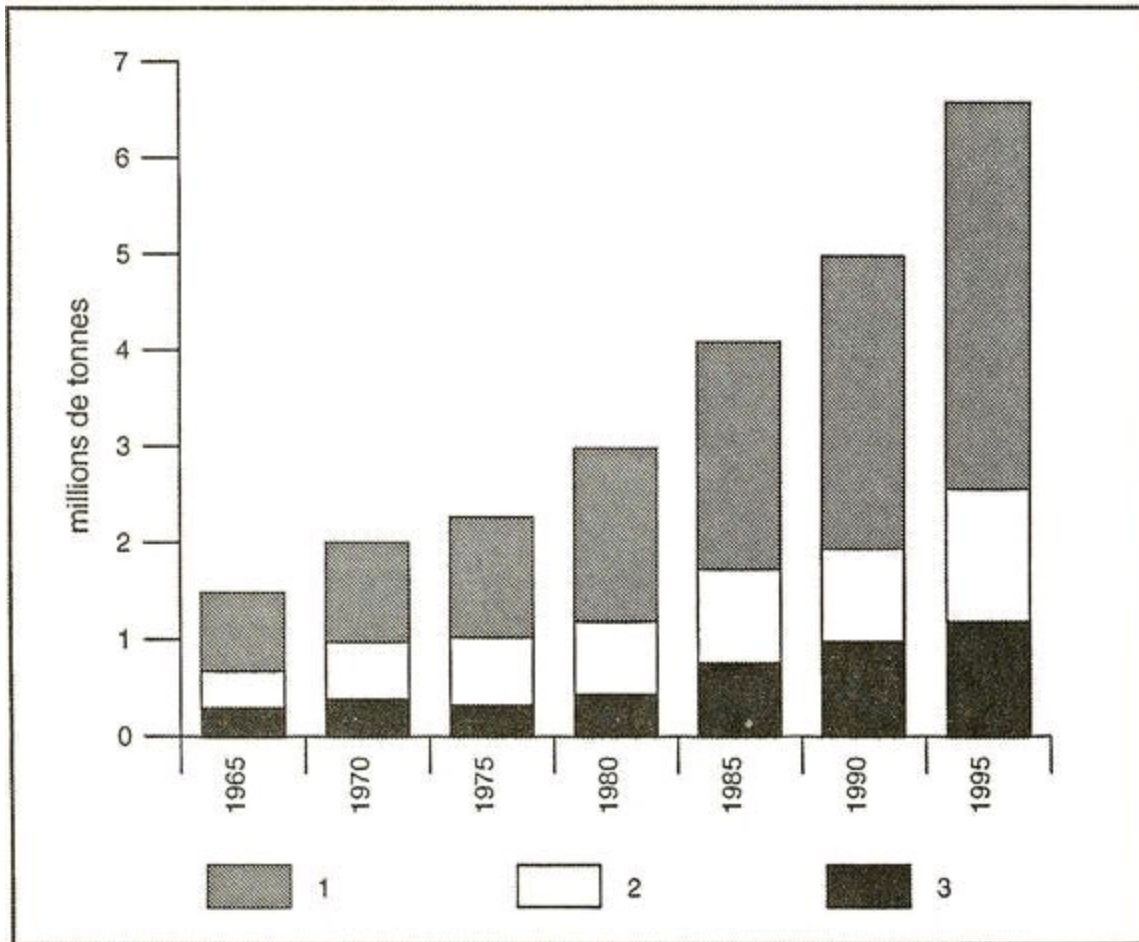


Fig. 18.

Évolution récente de la pêche maritime dans les trois ensembles régionaux du Monde Musulman.

1. Asie du Sud-Est. 2. Moyen-Orient. 3. Afrique du Nord. Établi par François Carré d'après les annuaires statistiques des pêches de la F.A.O.

Le problème ne se pose pas dans le Sud de la péninsule Arabique et en Indonésie, où les conditions naturelles favorables coïncidaient avec la présence de fortes traditions halieutiques (voir p. 404-406). Aussi ne doit-on pas s'étonner d'y avoir assisté à des développements rapides. En Arabie du Sud²⁰²⁴, où les prises se sont élevées à 104 000 tonnes au Yémen et à 139 000 tonnes en Oman en 1995, une pêche industrielle, introduite par les Soviétiques au Yémen du Sud, par les Japonais et les Coréens en Oman (création en 1980 de l'*Oman National Fishing Company*, dotée de chalutiers pour la congélation en mer ; édification d'un complexe d'accueil

des chalutiers dans le port de Matrah), a pu s'ajouter à la pêche artisanale traditionnelle. Dans d'autres pays arabes du Golfe l'expansion est également notable, bien que la modernisation semble s'y heurter à des difficultés ²⁰²⁵. En Indonésie²⁰²⁶ la production globale des pêches maritimes a doublé au cours des quinze dernières années, et dépasse trois millions de tonnes en 1995. Des secteurs à caractère industriel ou semi-industriel ont fait leur apparition depuis trente ans : pêche du thon à la palangre ; chalutage des crevettes ; pêche océanique à la senne coulissante ; souvent avec l'aide de capitaux nippons. Un important développement de l'aquaculture (300 000 tonnes) vient souligner cet aspect moderne. Des ports nouveaux (Pekalongan à Java en 1976, Juwana en 1984 et Bulu dans l'Est de la même île, tandis qu'était inauguré en 1984 à Djakarta un port de pêche d'une superficie de 60 hectares) viennent favoriser ces progrès. Rien de tout cela n'est fait pour surprendre. D'autres communautés traditionnelles de pêcheurs de l'océan Indien, dans des conditions pourtant moins propices, ont participé, à des degrés divers, à cet essor : ainsi au Pakistan, où Karachi est devenu depuis l'indépendance un grand port de pêche ²⁰²⁷, et même en Somalie ²⁰²⁸.

En revanche sur la façade atlantique de l'Afrique un contraste éblouissant apparaît entre le Maroc ²⁰²⁹ et la Mauritanie ²⁰³⁰. Dans le premier la pêche a connu un très grand développement depuis 25 ans, les prises passant de 250 000 à 620 000 tonnes (30 000 tonnes seulement sur la côte méditerranéenne). Le Maroc est désormais au premier rang en Afrique, devant le Ghana et le Sénégal. On y compte actuellement quelque 30 000 pêcheurs. Quant à la Mauritanie, où la mer, pendant la période coloniale encore, n'était exploitée, en dehors de la curiosité représentée par les Imraguen (voir p. 153), que par des marins étrangers (les Douarnenistes, dans l'entre-deux-guerres, y pêchèrent ainsi activement la langouste verte ²⁰³¹, la tentative d'implanter une pêche industrielle autochtone dans les années qui ont suivi l'indépendance s'est soldée par un fiasco. Les activités artisanales se sont développées ²⁰³², mais essentiellement grâce aux Ouolofs qui migrent saisonnièrement, en provenance du Sénégal, sur les côtes du pays, et le total des prises ne dépasse pas 90 000 tonnes. La Mauritanie vend ses droits de pêche dans sa zone économique exclusive à de grandes puissances maritimes extérieures. Le poisson, ici, s'est

transformé en devises. On comprend ce contraste. Dans le cas du Maroc les progrès se situent dans le prolongement direct de ceux de la pêche indigène à l'époque du Protectorat français (voir p. 293). La « greffe culturelle » a réussi et les semences venues du dehors ont abondamment germé. Le Maroc a maintenant pris décidément conscience de ses possibilités maritimes. Après le discours d'Hassan II cité plus haut, l'édification de la grande mosquée de Casablanca, dressée orgueilleusement sur le rivage, face à l'Océan, est venue souligner cette volonté de dominer les eaux, même si des voix s'élèvent pour déplorer l'insuffisance relative des efforts en la matière [2033](#). Dans ce cas de la Mauritanie, la résistance culturelle d'une société terrienne nomade, très imprégnée par la religion avec ses tribus maraboutiques, s'est révélée insurmontable.

Le fait est d'autant plus remarquable que la pêche a connu un essor important dans le monde noir, en majorité islamisé, du Sénégal immédiatement voisin. En fait les circonstances de cette expansion sont complexes, et exceptionnelles, à partir de deux noyaux originels différents [2034](#). Le premier d'entre eux, antérieur à l'islamisation et strictement autochtone, avait été celui des Lébou du cap Vert et de la « Petite Côte » (au Sud de celui-ci). Il s'agit d'une petite ethnie, parlant une langue très proche de celle des Ouolofs mais néanmoins bien distincte de ces derniers, et qui, originaire de la rive droite du Sénégal, a été peu à peu refoulée vers cet environnement côtier où ils s'installent aux XVII^e-XVIII^e siècles en affirmant leur identité par rapport aux royaumes de l'intérieur et où ils développent la pêche en mer bien avant leur conversion à l'Islam qui ne remonte guère qu'au milieu du XIX^e siècle. Le second, postérieur à l'islamisation, mais dans un contexte socio-politique très particulier, est celui des pêcheurs ouolofs de Guet N'Dar, faubourg de Saint-Louis sur la langue de Barbarie. C'étaient des pêcheurs fluviaux du Walo (bas cours et delta du Sénégal), qui avaient peut-être établi un campement saisonnier dans leur habitat actuel dès avant la fondation de Saint-Louis en 1659, mais qui se sont en tout cas fixés et accumulés rapidement après cette date sous la protection des canons du fort français. Ils n'ont commencé à se risquer en mer que bien plus tard, au XIX^e siècle seulement, après avoir bénéficié d'un début d'acculturation technique avec les Européens. Sociétés

pré-islamique ou colonisée, dans l'un et l'autre cas les pêcheurs de mer sénégalais [2035](#) ne doivent rien à l'Islam. À partir de ces foyers primitifs, des migrations saisonnières régulières les ont entraînés vers les côtes plus méridionales, où ceux de Guet N'Dar, en particulier, ont multiplié les fondations de villages, et où ils se mêlent sans difficultés, en pays sérère, aux pêcheurs chrétiens.

Le « modèle mauritanien » a été en fait plus répandu que le « modèle marocain ». Partout s'observent échecs, tentatives manquées, stagnation malgré des investissements dispendieux. Retenons deux exemples caractéristiques. La Libye, qui possède en Tripolitaine une large plateforme continentale, et dont les eaux étaient essentiellement exploitées par des pêcheurs étrangers jusqu'à la révolution de 1969 [2036](#), a fait depuis cette dernière des efforts importants pour développer une pêche hauturière moderne et une industrie des conserves de poissons, qu'elle était censée approvisionner [2037](#). Le procédé retenu a été la constitution de sociétés mixtes, destinées à éviter la concession intégrale des espaces de pêche aux étrangers tout en bénéficiant de leur savoir-faire. Il y avait ainsi en 1985, en dehors de 403 embarcations indigènes, 28 chalutiers (dont 5 non-libyens, 4 libyo-tunisiens, 8 libyo-grecs, 11 libyo-espagnols). Même par ce moyen l'échec a été patent. Les obstacles bureaucratiques, l'incapacité de la population locale à s'intéresser réellement à la vie maritime, ont conduit, après une augmentation initiale des prises, à leur recul. En 1984 elles ne dépassaient pas celles de 1973. La production de poisson ne couvrait à cette date que 15 à 20 % de la consommation du pays, pourtant très faible (5 kilos par an et par habitant, dont 1,9 kilo seulement fourni par la pêche locale). En ce qui concerne la pêche des éponges, importante ressource traditionnelle, où les embarcations locales, aux côtés des étrangers, contribuaient pour environ 10% à la récolte jusque vers 1960, et où une « Société des éponges de Barqa » avait été constituée dès 1952 par le gouvernement pour encourager l'activité, répartir les concessions et rationaliser la perception des redevances, l'apparition des revenus pétroliers a même conduit à la disparition totale en la matière de l'activité des indigènes, qui ont massivement renoncé à cette vie jugée trop rude [2038](#). Cette désaffection n'était d'ailleurs pas isolée. Sur 751 pêcheurs de nationalité libyenne inscrits en 1981, 380 seulement exerçaient réellement

[2039](#). Quant à l'industrie des conserves, où trois usines modernes (à Zouâra, Janzour et Khoms) ont été créées en Tripolitaine par le nouveau gouvernement révolutionnaire, s'ajoutant aux cinq usines anciennes (trois en Tripolitaine et deux en Cyrénaïque) développées par les colons italiens puis nationalisées, leur production totale, après s'être élevée jusqu'à 1 700 tonnes en 1981, était retombée à 400 en 1984. Elle était en déficit permanent, et n'avait travaillé, dans les meilleures années, qu'à 17 % de sa capacité, assurant, également dans les années les plus favorables, 6 % au maximum de la consommation du pays qui importait massivement des conserves étrangères. Ces données se passent de commentaire.

L'Iran n'a pas mieux réussi^{[2040](#)}. L'impulsion cependant, après les siècles d'éloignement de la mer (voir p. 361), avait été précoce. Le grand réformateur Rezâ Châh Pahlavi (1925-1941) avait, dès son arrivée au pouvoir (1921), entrepris le développement économique systématique du pays, et l'exploitation de la mer ne fut pas absente de ses préoccupations. Elles se manifestèrent par la refondation d'une marine nationale (voir ci-après). Mais la pêche ne fut pas oubliée. Tandis que l'Iran obtenait la parité dans la société irano-soviétique exploitant les pêcheries de la Caspienne (voir p. 361), le regard se porta sur les eaux du Golfe, où fut achevée, en 1941, l'édification d'une importante conserverie de poissons à Bandar Abbâs, dont la capacité était de 4 millions de boîtes par an. En fait l'échec fut à peu près total. La production moyenne de la conserverie, au cours des 20 années qui suivirent, ne dépassa pas 12 % des possibilités (500 000 boîtes par an), par défaut d'approvisionnement, et son déficit fut permanent. À la fin des années 1950 des sociétés mixtes, irano-étrangères, de pêche moderne, furent mises en place pour remédier à l'insuffisance des pêcheurs traditionnels. Elles n'y réussirent pas davantage et cessèrent rapidement leurs activités : société irano-japonaise (un tiers de capitaux japonais), créée en 1959, au bout d'un an ; société de pêcheries de crevettes (MAIGU), à capitaux suisses et américains, qui vécut seulement de 1957 à 1960. À cette date la pêche des crevettes dans les eaux iraniennes fut concédée à des sociétés koweïtienne et pakistanaise. Les redevances koweïtiennes à elles seules s'élevaient annuellement à 500 000 dollars, mais la production était tout entière exportée vers l'Europe ou les États-Unis, ceci à une époque où le déficit alimentaire en protéines était encore

sensible en Iran. La « Southern Fisheries Company », purement iranienne, fondée en 1963, fit faillite au bout de quelques mois, avant d'être à nouveau refondée quelques années plus tard. Dans la seconde moitié des années 1960 l'approvisionnement de la conserverie de Bandar Abbâs finit cependant par s'améliorer. Elle ne tournait néanmoins encore qu'à 55 % de sa capacité au début des années 1970, et elle était alimentée essentiellement par des pêcheurs étrangers. De 1963 à 1968 par ailleurs le nombre de bateaux crevettiers travaillant dans les eaux iraniennes était passé de 16 à 125, mais seulement 15 d'entre eux portaient le pavillon iranien et il n'y avait encore qu'une seule firme nationale. Quant à la Caspienne, après le retour intégral des droits de pêche à l'Iran en 1953 l'évolution ne fut pas plus satisfaisante. Si la production se maintint tant bien que mal pour l'esturgeon et le caviar, grâce à l'héritage des techniciens soviétiques qui avaient mis en place des procédés efficaces, la chute fut catastrophique pour les poissons à écailles, destinés au marché intérieur, les prises tombant de 3 600 tonnes par an en 1953-1957 à 700 tonnes seulement en 1962-1963, pour ne remonter ensuite qu'à 1000 tonnes en 1968. La Société Iranienne des Pêcheries s'était révélée incapable d'encourager et de rationaliser l'activité des petits pêcheurs locaux, déjà très peu nombreux et qui délaissèrent de plus en plus cette occupation.

Si l'on veut pousser plus loin l'analyse et, du niveau national, la porter à l'intérieur des États eux-mêmes, des contrastes analogues ne manquent pas d'apparaître. Le cas le plus remarquable est certainement celui de la Turquie ²⁰⁴¹. On y constate d'abord que l'essor spectaculaire de la pêche depuis la Seconde Guerre mondiale y a été essentiellement le fait de la mer Noire. Celle-ci assurait en 1982 85,6% du total des prises. La proportion s'était élevée jusqu'à 90 % en 1973. Ensuite venait la Marmara (9 % en 1982), et l'Egée et la Méditerranée ne comptaient que pour 5 % à elles deux ²⁰⁴². On peut certes attribuer pour partie cette différence à la richesse nutritive bien supérieure des eaux de la mer Noire (production primaire de plancton de 106 à 330 mg/m²⁰⁴⁴/jour, contre 7 à 157 mg/m²⁰⁴⁴/jour en Méditerranée) ²⁰⁴³, pour les raisons indiquées plus haut. Mais à l'intérieur même du bassin pontique s'observe un contraste qui n'est pas moins éclatant entre les côtes occidentales (à l'Ouest de Sinope), avec 21,7 % des prises seulement, et les côtes orientales (78,2 % de celles-ci) ²⁰⁴⁴. Malgré

l'imprécision des données chiffrées, il ne fait pas de doute que cette opposition se retrouve dans le nombre des pêcheurs comme dans celui des embarcations ²⁰⁴⁵. Le développement récent de la pêche n'a été en aucune façon l'expression d'une mutation culturelle, mais se situe dans la filiation d'une tradition multiséculaire. Les pêcheurs actuels de la mer Noire sont les héritiers directs de la culture maritime pré-islamique de ces côtes orientales et sud-orientales (voir p. 331).

Les conclusions à tirer de tout ceci sont évidentes. Les progrès récents des activités maritimes musulmanes se sont effectués en quasi-totalité à partir des « exceptions culturelles » qui ont été signalées tout au long de cet ouvrage. Ils n'impliquent en aucune façon un changement d'attitude global de la société musulmane à l'égard de la mer. Faut-il étendre ce diagnostic, tiré de l'analyse des activités pacifiques, à la montée en puissance des nouvelles flottes militaires, parfois aujourd'hui importantes ? Construites à grands frais, et grâce à l'intervention massive de techniciens étrangers, notamment pour la maintenance, sont-elles destinées à un meilleur sort que les flottes « périodiques » des Mamelouks d'Égypte, ou même que celle des Ottomans ? Il est encore trop tôt pour répondre. Un cas sera exemplaire. Dans la zone conflictuelle du golfe Persique s'affrontent potentiellement des marines arabes, développées sur un substrat culturel et un matériel humain fournissant *a priori* des bases satisfaisantes, et une marine iranienne ²⁰⁴⁶ entièrement recréée *ab ovo* après sa totale disparition (voir p. 370). La première impulsion remonta à Rezâ Châh, avec l'envoi de cadets dans des écoles navales italiennes dès 1926, et le recrutement de spécialistes dans ce pays en 1932. Il faut reconnaître que les débuts ne furent pas prometteurs. Au moment de la Seconde Guerre mondiale la flotte iranienne ne comportait encore que deux corvettes de 1 050 tonnes chacune, qui furent toutes deux détruites par les Britanniques le 24 août 1941, cinq patrouilleurs, sept vedettes et quelques embarcations légères. C'est seulement après la guerre qu'elle prit réellement son essor, grâce d'abord au don par la Grande-Bretagne de deux frégates de 2 000 et 1 050 tonnes destinées à remplacer les deux bâtiments précédemment détruits, puis en 1964 et 1969 à celui de quatre autres corvettes de 1 000 tonnes au titre de l'aide militaire américaine. C'est à ce moment seulement qu'apparut une politique nationale systématique d'achats à l'étranger (quatre frégates

de 1200 tonnes construites en Grande-Bretagne de 1966 à 1972, un destroyer de 2 300 tonnes acheté également dans ce pays en 1972, et deux de 2 200 tonnes aux États-Unis en 1972). C'était l'époque où le Châh déclarait, le 5 novembre 1972, que l'Iran avait l'intention de construire une marine puissante non seulement pour défendre ses côtes mais pour établir une « zone de sécurité » pour le pays (*harim-e amniyat-e Irân*) de rayon non précisé mais s'étendant en tout cas jusqu'à l'océan Indien. En 1973 un flot d'ordres nouveaux, rendus possibles par le grand accroissement des revenus pétroliers (huit destroyers, quatre frégates, douze canonnières et quatorze vedettes), venait concrétiser cette vision stratégique. On remarquera que rien ne fut fait en Caspienne, où l'on évitait soigneusement de chercher noise à l'URSS. Qu'en sera-t-il de cette flotte impressionnante ? Face à une marine irakienne presque inexistante, elle n'a pu faire ses preuves pendant la guerre du Golfe. Il n'est pas exclu, dans le cas de l'Iran comme dans d'autres, et dans le contexte d'une élévation générale du niveau technique qui est loin d'être incompatible avec même la vision musulmane intégriste du progrès du monde, qu'une certaine « classe maritime » puisse, en marge de l'attitude générale de la société, assurer la persistance de ces instruments coûteux. Mais rien n'est encore là pour le prouver.

NOTES

AVANT-PROPOS

[1](#) Planhol, 1968.

[2](#) Je pense par exemple à celle, posthume, de Robert-Muller, 1944.

[3](#) Le terme est de plus en plus employé dans la littérature scientifique. Voir par exemple Péron et Rieucan, 1996.

[4](#) Corbin, 1988.

[5](#) Mollat, 1979 ; Delumeau, 1987 ; Cabantous, 1990.

[6](#) De très rares citations ont été rassemblées (pour le XVI^e siècle) par Deluz, 1987, p. 279. Ces témoignages semblent disparaître presque totalement aux Temps Modernes et Contemporains. Le thème n'est plus guère que motif à plaisanteries, y compris dans la marine militaire (à propos des amiraux sujets au mal de mer).

[7](#) Je valorise le terme, et le concept, malgré les critiques inacceptables de Saïd, 1980. Une vision extérieure d'une société est certes incomplète, et aboutit parfois à des reconstructions artificielles, mais elle est toujours précieuse dans la mesure où elle apporte un regard plus objectif que celui qui vient « de l'intérieur », et où elle s'efforce de s'affranchir des préjugés et des présupposés. Ce fut très généralement le cas de la science occidentale, considérée globalement, depuis deux siècles, sinon de la « littérature » de l'Occident. Il est significatif que, alors même qu'une voix s'élevait ainsi en Amérique, chez un auteur affligé évidemment d'un redoutable complexe originel, pour dénigrer cet apport, les pays musulmans en sont venus de plus en plus, depuis maintenant plus d'un demi-siècle et en commençant par la Turquie, à utiliser les éditions successives de *l'Encyclopédie de l'Islam*, quitte parfois à les traduire, à les compléter et à les refondre pour les mettre au courant des derniers progrès, comme le *compendium* majeur leur permettant d'aborder l'étude en profondeur de leur religion et de leur culture.

[8](#) Une bibliographie générale des études sur la culture maritime du « Middle East », très précieuse malgré un certain nombre d'inexactitudes, a été donnée par Prins, 1973. Les références qu'elle contient se rapportent évidemment pour la plus grande part à des études purement « factuelles ». Mais le problème auquel je m'attache a déjà été clairement perçu à plusieurs reprises, et considéré avec plus ou moins de détails, par nombre de ces « orientalistes » ou « islamisants ». Je mentionnerai particulièrement Gildemeister, 1882 ; Brunot, 1921, *passim* et principalement p. 1-19 ; Jansky, 1929 ; Eickhoff, 1954, *passim* et particulièrement p. 211-214 ; Hoernebach, 1950-1955 et 1967 ; Barbour, 1970. Le problème avait même attiré l'attention de théoriciens imbus de l'idéologie nationale-socialiste tel Schultze, 1937, qui voyait dans la carence maritime un trait constitutif de l'infériorité des peuples sémitiques ! J'ai donné récemment un premier aperçu des conclusions du présent livre dans Planhol, 1997 et 2000.

[9](#) On a vu fleurir en revanche au XX^e siècle, surtout depuis l'indépendance de nouveaux États musulmans mais dès avant celle-ci, toute une littérature véritablement « hagiographique » qui, ayant

pris conscience de la constatation, par les auteurs occidentaux, de cette carence des Musulmans sur la mer, s'est efforcée au contraire de rassembler et valoriser les témoignages de leur présence, de leur activité, et de leurs exploits sur les eaux, parfois dans des formes d'une inconcevable naïveté. On peut citer en exemple un auteur indien, Nadavi, dans des conférences données à Bombay en 1931 sous les auspices de l'« Islamic Research Association », publiées en une série d'articles en 1941-1942 et rassemblées encore en volume en 1966, qui va jusqu'à reconstituer (p. 86-88 du volume) une route médiévale de navigateurs arabes passant par le détroit de Behring et les mers arctiques pour gagner l'Atlantique, ainsi qu'une autre de l'océan Indien à la Méditerranée en doublant le cap de Bonne Espérance !! Le même auteur (*Ibid.*, p. 72-73) trouve au nom de Marseille une étymologie pour le moins originale, à partir de Marsâ'Ali (« le port d'Ali »). Reconnaissons que l'« editor » de la revue, quelque peu interloqué, avait cru devoir ajouter une note pour indiquer qu'un auteur britannique rapportait le nom à « Massilia » ! À la suite du livre de Hourani, 1951, qui donnait un tableau précis de l'activité maritime médiévale des Arabes dans les mers du Sud, sont parus des travaux d'un niveau scientifique infiniment plus relevé, qui n'échappent cependant pas à ce souci très subjectif de « réhabilitation maritime ». Par exemple Fahmy, 1966, généralement très pondéré et objectif sur le sujet, réunissant, p. 66-67, des témoignages d'époques pré-islamique et islamique sur les rapports des Arabes et de la mer, ne peut arriver à discerner réellement le problème dans sa configuration religieuse, et non ethnique. Fatimi, 1978, verse résolument dans l'apologétique (par exemple p. 40). Son intéressant projet d'anthologie navale de l'Islam (exposé p. 47) n'a pas abouti à ma connaissance. Des compilations sérieuses, mais qui s'attachent exclusivement à réunir, souvent sans beaucoup de critique et sans position générale du problème, les témoignages relatifs à la présence des Musulmans sur mer, se sont multipliées jusque récemment : par exemple Mahîr, 1967 ; Gami'at al-Iskandariyyah, 1974 ; ou les chapitres consacrés au sujet (rédigés par des auteurs arabes) dans Casey-Vine, 1995. C'était déjà le stade atteint par Hasan, 1928.

[10](#) « Über das Seewesen der Mohammadener ist bis jetzt nichts in Zusammenhange bekannt geworden », écrivait il y a plus d'un siècle le grand orientaliste Wüstenfeld (1880, p. 133-134). Ce jugement est encore valable aujourd'hui.

[11](#) Choumovskii, 1964. L'atmosphère culturelle du marxisme soviétique ne se prêtait évidemment pas, à l'époque, à la prise en considération de facteurs religieux dans l'explication de l'histoire.

[12](#) Monasterev et Terestchenko, 1932 ; Mitchell, 1952 ; pour la Russie. Swanson, 1984, pour la Chine.

[13](#) Mollat, 1993.

CHAPITRE I

[14](#) Crone, 1987.

[15](#) On trouvera les longues discussions qui ont eu lieu à ce sujet résumées notamment dans Kindermann, 1938 ; Hoernebach, 1950-1955, p. 380-382 ; Hourani, 1951, p. 3-50 ; Fahmy, 1966, p. 41-49.

[16](#) Agatharchides, 88 (Müller, *Geographi Graeci Minores*, I, p. 178) ; cf. Diod. Sic. III, 42 ; Artemidore dans Strabon, XVI, 4, 18.

[17](#) XVI, 4, 23.

[18](#) 16 ; 21.

[19](#) Bilans récents : pour l'histoire générale dans Robin, 1984, p. 212-215 ; pour celle des relations commerciales dans Ricci, 1984, p. 252-256 ; cf. Fahmy, 1966, p. 41-47 ; Desanges, 1982, p. 157-158, 303. Sur le problème général des contacts pré-islamiques des Arabes avec l'Asie du Sud et du Sud-Est, Clemesha, 1943 (hyperbolique), et Tibbetts, 1956a, beaucoup plus raisonnablement critique, suivant lequel (p. 204-207) il n'y a pas d'évidence que les Arabes aient dépassé Ceylan avant 500 apr. J.-C.

[20](#) Beazley, 1897, I, p. 192-196 ; Wolska, 1962, p. 28 pour la datation.

[21](#) Synthèse dans Doresse, 1957, I, p. 159-176.

[22](#) Il a été dressé de façon magistrale par Jacob, 1897. Cf. Fahmy, 1966, p. 50-55, qui ignore le précédent.

[23](#) Jacob, 1897, p. 134, 149-150.

[24](#) Ibid., p. 181-182.

[25](#) Les références ont été groupées par Hoernebach, 1950-1955, p. 382 ; cf. Fahmy, 1966, p. 51 (citations supplémentaires de Tarafa, qui florissait 20 à 25 ans avant l'Hégire).

[26](#) Comme l'a bien vu Kindermann, 1938.

[27](#) Références dans Hoernebach, 1950-1955, *Loc. Cit.*

[28](#) Goldziher, 1890, p. 165, a attribué à ce texte une importance tout à fait excessive. Sa signification a été ramenée à de plus justes proportions par Jacob, 1897, p. 149 ; Nöldeke, 1899, I, p. 49 ; cf. Fahmy, 1966, p. 52.

[29](#) Yâqout, IV, 522, 3.

[30](#) Kindermann, 1938.

[31](#) Hourani, 1951, p. 53-54.

[32](#) Balâdhorî, p. 78, 431-432 ; Tabarî, partie I, vol. IV, p. 2023 ; vol. V, p. 2546-2548. Caetani, 1905-1926, III, 16 A.H. ; sec. 328, discute la nationalité des marins du Golfe. Cf. Hourani, 1951, p. 45-46.

[33](#) Fahmy, 1966, p. 51.

[34](#) Bartold, 1925 (1929) ; Nadavi, 1941, p. 442-444 ; cf. Gaudefroy-Demombynes, 1957, p. 606 ; Choumovskii, 1964, p. 94-95 ; Fahmy, 1966, p. 55-60. Les textes du Coran sont cités dans la traduction de Régis Blachère, Paris, 1957. La numérotation des versets suit celle de l'édition du Caire (1342 H = 1923).

[35](#) Bauer, 1927.

[36](#) Bartold, 1929, p. 39. Chez Tabarî cette expression « les Deux Mers » est encore prise dans un sens très étendu : la masse des eaux fluviales et celle des eaux marines. Mais tous les commentateurs postérieurs l'ont interprétée par le débouché des eaux mésopotamiennes dans le Golfe. Cf. la note de Régis Blachère à sa traduction du Coran, p. 390-391. Voir en dernier lieu Grötzfeld, 1975.

[37](#) Bartold, 1929, p. 40.

[38](#) Hirschfeld, 1902, p. 28 ; cf. Bartold, 1929, p. 38.

[39](#) Lammens, 1914, p. 90.

[40](#) Bartold, 1929, p. 38.

[41](#) Ibid., p. 39.

[42](#) Les arguments, et professions de foi, en faveur de cette activité maritime des Qoraïchites, ont été apportés, après Lammens, 1909, p. 26, 30, par Ashtor, 1978, p. 675-679, et J. Vernet dans la discussion qui a suivi, *Ibid.*, p. 688. Plus convaincante est l'opinion contraire, exposée en dernier lieu par Simon, 1970, p. 223-224. Sur le commerce terrestre des Qoraïchites : Kister, 1965, p. 116-117.

[43](#) Lammens, 1928, p. 15-16 ; Tabarî, vol. I, p. 1135.

[44](#) Lammens, 1924.

[45](#) Tabarî, vol. I, p. 1640 *sqq.*

[46](#) Sur tout ceci, Bartold, 1929, p. 40-43.

[47](#) Fraenkel, 1886, p. 212-215.

[48](#) Bauer, dans EI ¹ ; cf. Fraenkel, *Op. Cit.*, p. 216. C'est par erreur que Nadavi, 1941, p. 436, préoccupé, ici comme ailleurs, de prôner la vocation maritime des Musulmans, rapporte le mot à une racine arabe. L'étymologie à partir du grec *sagène* (cf. Pryor et Bellabarba, 1990, p. 101-102) n'est pas soutenable.

[49](#) Lev, 1984, p. 248 ; Picard, 1997, p. 297-298, 303.

[50](#) Fraenkel, 1886, p. 215-232, pour tout ce qui suit.

[51](#) Kindermann, 1934, p. 112-114.

[52](#) Ferrand, 1924.

[53](#) *Ibid.*, p. 209-215.

[54](#) *Ibid.*, p. 239.

[55](#) *Ibid.*, p. 239-240.

[56](#) *Ibid.*, p. 238-239.

[57](#) *Ibid.*, p. 221-222.

[58](#) *Ibid.*, p. 217-218.

[59](#) *Ibid.*, p. 218-219.

[60](#) *Ibid.*, p. 219-220 ; cf. Saussure, 1928, p. 108, 110, 112 ; Gobée, 1926, p. 145.

[61](#) Ferrand, 1924, p. 220-221.

[62](#) *Ibid.*, p. 222-230.

[63](#) *Ibid.*, p. 230-234.

[64](#) Balâdhorî, p. 431-432 ; Tabarî, I^{re} partie, vol. V, p. 2546-2548, 2595 ; cf. Hourani, 1951, p. 54.

[65](#) Voir déjà sur ce point Planhol, 1968, p. 319-320.

[66](#) Hartmann, EI ¹, II, p. 1041, et Pesce, 1977, p. 15-21, où sont commodément groupées les références des géographes arabes sur Djedda.

[67](#) Sprenger, 1875, p. 39.

[68](#) Lammens, 1928, p. 15-16.

[69](#) *Les pays*, trad. G. Wiet, Le Caire, 1937, p. 155. Sur la flottille d'Osmân, Lammens, 1909, p. 42.

[70](#) La date, que Ishaq, 1945, avait voulu retarder jusqu'en 643, a été fixée de façon certaine par Bakhsh Khân as-Sindi, 1946, à une époque qui se situe de toute façon antérieurement aux interdictions d'Omar ; cf. Hourani, 1951, p. 54. Sur la localisation de Daïbol, Bazmee Ansari, s.v.

dans EI ².

⁷¹ Hasan, 1928 ; Ferrand, 1935-1945 ; Hourani, 1951, *passim* et notamment p. 40-41, 46-50 ; Whitehouse et Williamson, 1973, p. 43-49.

⁷² Wolters, 1967, p. 129-158 et *passim*, utilisé par Whitehouse et Williamson, 1973, p. 46-48 ; cf. Ferrand, 1913, p. 3.

⁷³ *Ibid.*, p. 2-3. On a fait remarquer (c'est Sauvaget, 1948, p. XXXV-XXXVI, préoccupé d'accroître la part des Arabes dans la navigation vers l'Extrême-Orient) que Po-se désigne également la Malaisie dans les textes chinois ; que Ta-che est peut-être arrivé en Chine par la route continentale d'Asie centrale ; et que le fait que les termes cités plus loin viennent du persan et non du pahlavi ne peut indiquer d'emprunts antérieurs au IX^e siècle et donc être un argument pour la continuité de la grande navigation vers la Chine, qui aurait régressé entre la conquête de l'Iran et la fondation de Bagdad en 750. Mais la « suprématie linguistique » persane reste de toute façon un fait majeur et incontestable pour le sens de l'acculturation.

⁷⁴ Tout ceci d'après Ferrand, *Ibid.*, *Loc. Cit.*

⁷⁵ Ferrand, *Ibid.*, *Loc. Cit.*

⁷⁶ Comme l'a montré Hourani, 1951, p. 39.

⁷⁷ Hourani, 1951, p. 53-61 ; Eickhoff, 1954, p. 9-13 ; et surtout Fahmy, 1966, p. 69-89, que nous suivons pour l'essentiel de ce développement.

⁷⁸ Ahrweiler, 1966, p. 8-9, 11.

⁷⁹ Lewis, 1951, p. 55.

⁸⁰ Transmis par Tabarî, partie I, vol. V, p. 2819-2822, avec des variantes, heureusement combinées dans la rédaction de Muir, 1924, p. 205, que nous suivons ici ; cf. Hourani, 1951, p. 54-55 ; Eickhoff, 1954, p. 211 ; Fahmy, 1966, p. 73-74. Nadavi, 1941, p. 445, attribue, sans aucune base, les hésitations d'Omar au fait non de sa répugnance envers l'élément marin en général, mais de sa crainte de l'inexpérience des Arabes en matière de combats navals ; cf. Ishaq, 1945, p. 112 ; Bakhsh Khan as-Sindi, 1946, p. 264-266.

⁸¹ Fahmy, 1966, p. 75-76.

⁸² *Ibid.*, p. 76-78.

⁸³ Wellhausen, 1901, p. 418 ; cf. Gateau, 1946, p. 143.

⁸⁴ Tabarî, I, p. 2824 ; Balâdhorî, p. 153 ; cf. Fahmy, 1966, p. 78-79.

⁸⁵ Balâdhorî, p. 154 ; cf. Fahmy, *Ibid.*, p. 82.

⁸⁶ Les sources sont dans Fahmy, *Ibid.*, p. 60.

⁸⁷ Hourani, 1951, p. 57.

⁸⁸ C'est l'opinion de Fahmy, 1966, qui discute, p. 86, la localisation. Le fait que les Musulmans aient débarqué sur la côte lycienne immédiatement après la bataille, et que l'empereur byzantin ait pu s'enfuir, certainement par terre, plaide plutôt en faveur du Phoenix anatolien.

⁸⁹ Canard, 1926 ; Wiet, 1937, p. 28-30 ; Christides, 1985.

⁹⁰ Fahmy, 1966, p. 92.

⁹¹ *Ibid.*, p. 87 ; Miquel, 1968, p. 76.

CHAPITRE II

[92](#) On le trouvera détaillé dans Lewis, 1951 ; Eickhoff, 1954, et, pour la première période, dans Fahmy, 1966, p. 91-147. Chronologie des premières expéditions maritimes musulmanes à partir du Maghreb dans Sebag, 1960. Pour tout ce chapitre voir Ehrenkreutz, 1980, dont le traitement du sujet reste très sommaire.

[93](#) Brooks, 1913 ; Ahrweiler, 1966, p. 39 (pour la discussion de la date exacte) ; Christides, 1981, 1984.

[94](#) Hamblin, 1986.

[95](#) Ehrenkreutz, 1955.

[96](#) Ayalon, 1960 ; 1967.

[97](#) Dufourcq, 1965, *passim*.

[98](#) Picard, 1997, *passim* et particulièrement p. 166-177.

[99](#) Brunschvig, 1940-1947, II, p. 94-98.

[100](#) Arié, 1973, p. 265-276.

[101](#) Trad. Kramers et Wiet, Paris, 1964, I, p. 199-200.

[102](#) Lewis, 1951, p. 252 ; Ibn Khaldoun, *Prolégomènes*, trad. de Slane, II, p. 45-46.

[103](#) Sur la flotte des Toulounides, Hassan, 1933, p. 173-175 ; Kubiak, 1970, p. 63-65.

[104](#) Vonderheyden, 1927, p. 274-280 ; Eickhoff, *passim* et particulièrement p. 74 *sqq* ; Talbi, 1968, *passim*.

[105](#) Eickhoff, 1954, p. 116-118.

[106](#) *Ibid.*, p. 172-173 ; cf. Lévi-Provençal, 1932, p. 319-320 ; 1950-1953, III, p. 106-112.

[107](#) Lewis, 1951, p. 259-262.

[108](#) Sur la politique navale des Fatimides au Maghreb : Eickhoff, 1954, p. 154-170 ; Dachraoui, 1981, p. 382-395 ; Lewis, 1951, p. 165, insiste lui-même sur la signification de la localisation de la capitale à Mahdia. Lev, 1984, donne une étude globale des périodes maghrébine et égyptienne, à compléter pour l'époque suivante par Ehrenkreutz, 1955. Sur la marine des Zirides, héritiers des Fatimides au Maghreb, Idris, 1962, I, p. 123-125, 167-171 ; II, p. 536-538.

[109](#) Léon VI, ch. 33 dans Dain, 1943 ; cf. Fahmy, 1966, p. 162-163.

[110](#) Dolley, 1949 ; Eickhoff, 1954, p. 98-99 ; Fahmy, 1966, p. 161.

[111](#) Christides, 1984a.

[112](#) Immense littérature, dont on retiendra en dernier lieu : Zenghelis, 1932 ; Lewis, 1951, p. 71-72, 156 ; Mercier, 1952 ; Eickhoff, 1954, *passim* et notamment p. 80, 87, 100 ; Partington, 1961, p. 10-21 ; Fahmy, 1966, p. 153-160 ; Ellis-Davison, 1973 ; Byrne, 1977 ; Lev, 1984, p. 247 ; Christides, 1988, p. 321-322.

[113](#) Mercier, 1952, p. 14 ; Partington, 1961, p. 10-21.

[114](#) La chronologie de ceux-ci, très embrouillée, est discutée par Canard, 1926 ; cf. Partington, 1961, p. 12-13.

[115](#) Mercier, 1952, p. 56-62 ; Fahmy, 1966, p. 159-160 ; Kubiak, 1970, p. 47.

[116](#) Canard, 1946 ; Lewis, 1951, p. 134 ; Mercier, 1952, p. 45 ; Eickhoff, 1954, p. 100.

[117](#) Mez, 1922, p. 478.

[118](#) Pryor, 1982, p. 9-10, 18 ; *Id.*, 1990, p. 255-256.

[119](#) Et-Tidjani, trad. A. Rousseau, *Journal Asiatique*, XX, 1852, p. 67-70 ; Bekri, p. 80 ; cf. Eickhoff, 1954, p. 68, 255.

[120](#) *Ibid.*, p. 86 et fig. p. 293 ; Ahrweiler, 1966, p. 408-419.

[121](#) Antoniadis-Bibicou, 1970 (1966) ; Cortelazzo, Oman, Pellegrini, dans *NMAM*, 1978, pour tout ce qui suit. Voir également de nombreux cas analysés dans le répertoire de Kindermann, 1934, qui reste fondamental pour les noms de navires, et auquel celui de Zayyat, 1949, ajoute assez peu.

[122](#) Antoniadis-Bibicou, 1970 (1966), p. 342 ; Pellegrini, 1978, p. 814-815 ; cf. Kindermann, 1934, p. 58-59. Toutefois le mot serait originaire de la mer Rouge ; cf. Goitein, 1967, I, p. 307 ; Cherif, 1996, p. 103 ; Picard, 1997, p. 301, 304-305.

[123](#) Sur « amiral » : Menager, 1960 ; Pellegrini, 1978, p. 807-811. Sur « avarie » : Vidos, 1971-1973, p. 393-397 ; Pellegrini, 1978, p. 803. Sur « arsenal » : *Ibid.*, p. 811-814. Sur *uscerius* : Kindermann, 1934, p. 64.

[124](#) Lewis, 1951, p. 205-206.

[125](#) Dans Dain, 1943, p. 65 ; cf. la figure d'Eickhoff, p. 293.

[126](#) Ahrweiler, 1966, p. 417-418.

[127](#) Dolley, 1949.

[128](#) Bibliographie de base, avant les découvertes récentes, dans un ordre chronologique permettant de serrer les progrès successifs dans la connaissance et l'évolution du problème : Brindley, 1926 ; Laird-Cloves, 1931 ; Poujade, 1946 ; Paris, 1949 ; Dolley, 1949 ; Casson, 1956, 1959 ; Bowen, 1956, 1959 ; Adam, 1970 ; Mollat, p. 856-857 dans *NMAM II*, 1978.

[129](#) Les définitions sont empruntées à Adam, 1970, p. 204. Les meilleures analyses techniques sont données par Dimmock, 1946 ; Burlet, 1988.

[130](#) Adam, 1970, p. 205-206.

[131](#) Paris, 1949, p. 80-84.

[132](#) Brindley, 1926, p. 12-13.

[133](#) Présentée encore à titre d'hypothèse par Brindley, *Ibid.*, p. 14, formulée nettement par Laird-Cloves, 1931, p. 12-13, elle a été adoptée par de nombreux auteurs, notamment Bernelle, 1933 ; Poujade, 1946, p. 140-141 et *passim* ; Bowen, 1956, 1959 ; et diffusée par beaucoup d'ouvrages de synthèse et de seconde main. C'est toujours celle que j'acceptais dans Planhol, 1968, p. 348-351. Baccar Bournaz, 1994, p. 62, parle encore d'« apport arabo-musulman », tout en écrivant plus correctement que « les Arabes la répandirent en Méditerranée ».

[134](#) Poujade, 1946, p. 158.

[135](#) Paris, 1949, p. 96.

[136](#) Il est vrai que ces différences, très affirmées dans le lexique moderne et contemporain, sont

peut-être surestimées pour cette période, le vocabulaire de l'océan Indien étant essentiellement connu depuis la fin du XV^e siècle seulement. Voir cependant Picard, 1997, p. 305, qui montre même des différences à cette époque entre bassins oriental et occidental de la Méditerranée.

[137](#) Ceci a déjà été bien souligné par Dolley, 1949, p. 55.

[138](#) Sottas, 1939 ; cf. Paris, 1949, p. 79.

[139](#) Casson, 1956, 1959. À la suite de ces nouveautés, Bowen est revenu sur ses théories anciennes, dans ses articles de 1956, p. 241-242 et 1959.

[140](#) Basch, 1989, 1991, 1996. Ma documentation pour ce paragraphe doit beaucoup à l'amabilité de Patrice Pomey.

[141](#) Ceci avait été bien vu par Bertrand Gille, dans sa discussion de l'exposé d'Adam, 1970, p. 215-218.

[142](#) Voir cependant Courtois, 1957 ; Lewicki, 1978.

[143](#) Courtois, 1957, p. 52, 54.

[144](#) *Ibid.*, p. 58.

[145](#) Christides, 1988, p. 329-330.

[146](#) Eickhoff, 1954, p. 87, 261.

[147](#) XIX, 69 ; cf. Eickhoff, 1954, p. 88.

[148](#) Ibn Idhârî, *Al-Bayân*, II, 394-395, 399 ; Dozy, 1881 ; cf. Eickhoff, 1954, p. 89, 221.

[149](#) Lombard, 1958 ; 1959.

[150](#) Eickhoff, 1954, p. 18.

[151](#) Lombard, 1958 (1972), p. 112.

[152](#) Vaumas, 1954, p. 259-285 ; Mikesell, 1969 ; Lombard, 1958 (1972), p. 116.

[153](#) *Ibid.*, p. 117.

[154](#) *Ibid.*, p. 136.

[155](#) *Ibid.*, p. 130-132.

[156](#) *Ibid.*, p. 133 ; Lev, 1984, p. 245.

[157](#) Lombard, *Ibid.*, p. 139 ; Cahen, 1978, p. 305.

[158](#) *Ibid.*, p. 133-134 ; cf. Lewis, 1951, p. 189 ; Eickhoff, 1954, p. 222.

[159](#) Lombard, *Ibid.*, *passim*, et Lombard, 1959 (1972), p. 161-163 et carte face p. 160.

[160](#) Lev, 1984, p. 242.

[161](#) Eickhoff, 1954, p. 71-74, pour les ressources naturelles de l'État aghlabide.

[162](#) Lev, 1984, p. 244.

[163](#) Dachraoui, 1981, p. 392.

[164](#) Joncheray, 1975 ; cf. Picard, 1997, p. 307 ; Darmoul, 1981.

[165](#) Pryor et Bellabarba, 1990.

[166](#) Fahmy, 1966, p. 149.

[167](#) Voir par exemple Ayalon, 1967, p. 4 ; Kubiak, 1970, p. 45, 64 ; Guichard, 1983, p. 55 ; Lev,

1984, p. 246.

[168](#) Kubiak, 1970, p. 46.

[169](#) Lev, 1984, p. 240.

[170](#) 'Abd al-Salâm, 1980, p. 91-97 ; Christides, 1984a ; Hamblin, 1986, p. 78. Des passages sont traduits dans Lirola Delgado, 1993, p. 399-402.

[171](#) Christides, 1982 ; les fragments en question de Qodâma sont traduits dans Lirola Delgado, 1993, p. 397-399.

[172](#) Ceci a été bien souligné par de nombreux historiens : Hoernebach, 1950-1955, p. 390 ; Hourani, 1951, p. 60 ; Guichard, 1983, p. 57 ; etc.

[173](#) Constantin Porphyrogénète, 133 ; cf. Hoernebach, 1950-1955, p. 391, 395.

[174](#) *Ibid.*, p. 390-391, critiquant Lammens, 1908, p. 279.

[175](#) Eickhoff, 1954, p. 149 ; Fahmy, 1966a, p. 60-63 ; Lev, 1984, p. 225.

[176](#) Canard, 1942-1947, p. 156-157.

[177](#) *Ibid.*, p. 188-189, d'après l'édition Zâhid 'Alî (1356 H) : I, 67, p. 26 ; XIII, 35-7, p. 233 ; *id.*, 43-5, p. 235 ; *id.*, 88, p. 243 ; cf. Eickhoff, 1954, p. 213-214.

[178](#) *Ibid.*, p. 214, après Amari, 1880, p. 241.

[179](#) Canard, 1942-1947, p. 189.

[180](#) Ayalon, 1967, p. 6.

[181](#) Picard, 1997, p. 99.

[182](#) Eickhoff, 1954, p. 65-66.

[183](#) Hamblin, 1986, p. 77.

[184](#) Goitein, 1952, p. 312.

[185](#) *Ibid.*, p. 236-237 ; cf. Hamblin, 1986, p. 77, 79.

[186](#) 'Abd al-Salâm, 1980, p. 57-103 ; cf. Hamblin, 1984, p. 78.

[187](#) Ehrenkreutz, 1955, p. 102.

[188](#) *Ibid.*, p. 108, 115.

[189](#) *Ibid.*, p. 105.

[190](#) Ayalon, 1967, p. 6.

[191](#) *Ibid.*, p. 7.

[192](#) *Ibid.*, p. 11-13.

[193](#) Tout ceci d'après Barbour, 1970, qui ne donne malheureusement pas ses références.

[194](#) Reinaud, 1829, p. 370, 476 ; Al-Maqqarî, 1840, I, p. LXVI ; cf. Eickhoff, 1954, p. 16, 246-247.

[195](#) Vonderheyden, 1927, p. 276-277 ; Eickhoff, 1954, p. 36 ; et surtout Talbi, 1966, p. 411-412, 417-418. Sur Asad al-Forât, Eickhoff, p. 65-66.

[196](#) Kubiak, 1970, p. 53.

[197](#) Le texte sur Saint Louis est d'Ibn Ouasîl dans Gabrieli, 1977, p. 326-327. Pour l'absence des Mamelouks dans le personnel naval : Ayalon, 1967, p. 5 ; cf. Udovitch, dans *NMAM*, II, p. 893.

[198](#) *Prolégomènes*, II, 37 ; cf. Brunschvig, 1940-1947, II, p. 94.

[199](#) *Khitat*, II, 194, 17-22 ; cf. Levi Della Vida, 1944-1945, p. 218 ; Ehrenkreutz, 1955, p. 116.

[200](#) Udovitch, 1978.

[201](#) Ayalon, 1967, p. 5.

[202](#) Ces expressions sont extraites d'une étude en préparation sur les bateaux de pêche du lac Manzala, par Nessim Hensin et Ch. Gaubert, et me sont transmises par les aimables soins de Jean Leclant.

[203](#) Voir par exemple les textes publiés par Colin, 1921, p. 82-87, et que me signale Jean Leclant.

[204](#) Picard, 1997, p. 327, citant Ibn 'Abdoun, *passim*.

[205](#) Lev, 1984, p. 246.

[206](#) Ibn Hanbal, III, p. 66, 333 ; cf. Hoernebach, 1950-1955, p. 395. D'autres textes sont cités par le même, p. 385. Cf également Grammont, 1884, p. 3.

[207](#) Rappelons que les Chrétiens furent sans doute la majorité en Égypte jusqu'au IX^e siècle. Sur ces problèmes de la persistance et de la fixation des minorités chrétiennes, Planhol, 1997.

[208](#) Kubiak, 1970, p. 46.

[209](#) *Ibid.*, p. 49, d'après Savîrus, p. 374.

[210](#) Bell, 1910; *Id.*, 1911, n° 1337, p. 272; n° 1350, p. 279; n° 1353, p. 280 ; *Id.*, 1912, n° 1414, p. 137 ; n° 1433, p. 369 ; p. 371, *passim* ; etc.

[211](#) Richard, 1997, p. 143, qui donne les sources.

[212](#) Ceci a été bien vu par Eickhoff, 1954, p. 183, qui intègre cependant un peu trop le fait dans une « indifférence ethnique » propre, constate-t-il, à toutes les marines méditerranéennes.

[213](#) *Ibid.*, p. 124.

[214](#) Les sources sur ce personnage ont été rassemblées par Fahmy, 1966, p. 109.

[215](#) Caméniate, ch. 75, p. 594-596. Cf. Fahmy, *Ibid.*, p. 161-162.

[216](#) Levi Della Vida, 1944-1945, p. 217 ; Eickhoff, 1954, p. 149 ; Fahmy, 1966, p. 126-127 (plus complet) ; cf. Christides, 1981, p. 97, pour la date de sa mort.

[217](#) Dachraoui, 1984, p. 394.

[218](#) *Ibid.*, p. 156 ; cf. Eickhoff, 1954, p. 181.

[219](#) *Ibid.*, p. 169-170 ; Dachraoui, 1984, p. 384, 393.

[220](#) *Ibid.*, p. 152, 155, 301-303.

[221](#) *Ibid.*, p. 290, 394 ; cf. Eickhoff, 1954, p. 178-179.

[222](#) *Ibid.*, *Loc. Cit.*

[223](#) Idris, 1935, p. 169-170 ; *Id.*, 1962, I, p. 125.

[224](#) Dachraoui, 1984, p. 393-394.

[225](#) Goitein, 1954a ; 1962, p. 574-576 ; Courtois, 1957 ; Idris, 1962, II, p. 659-674 ; Talbi, 1966, p. 531-532 ; Lewicki, 1978 ; Christides, 1988, p. 327-328.

[226](#) Brunschvig, 1940-1947, II, p. 97-98 ; Caillé, 1957 ; Dufourcq, 1965, p. 158-160, 507-510, 541-543, 576-579 ; *Id.*, 1979 ; Cherif, 1996, p. 136-137.

[227](#) Mas-Latrie, 1886, p. 370-371.

[228](#) *Ibid.*, p. 495-496 ; Brunschvig, 1940-1947, II, p. 228-229 ; Idris, 1962, II, p. 632-633 ; Djelloul, 1995, particulièrement p. 50-51 ; Hammam, 1995 ; Cherif, 1990 ; 1996, p. 120-122, 160.

[229](#) Ehrenkreutz, 1955, p. 105.

[230](#) Eickhoff, 1954, p. 167 ; Hamblin, 1986, p. 78.

[231](#) Levi Della Vida, 1944-1945, p. 216-218.

[232](#) Eickhoff, 1954, p. 167 ; Kubiak, 1970, p. 66, citant Al-Kindî, p. 419.

[233](#) Hoernebach, 1950-1955, p. 384-385.

[234](#) Eickhoff, 1954, p. 167.

[235](#) *Ibid.*, p. 17.

[236](#) Levi Della Vida, 1944-1945, p. 217.

[237](#) De nombreux documents sur cette organisation ont été réunis dans Bell, 1910, 1926, 1928 ; cf. Levi Della Vida, 1944-1945, p. 218. Voir notes 118 et 119.

[238](#) Cherif, 1996, p. 105 et 112, qui donne les sources ; cf. Picard, 1997, p. 335.

[239](#) Cherif, *Loc. Cit.*

[240](#) Hamblin, 1986, p. 78 ; Ehrenkreutz, 1955, p. 105.

[241](#) Cahen, 1978, p. 313, pour cette dernière date, sous Al-Salih Ayyoub en Égypte.

[242](#) Goitein, 1968, p. 331.

[243](#) Savîrus, 1943, p. 13-15 ; cf. Kubiak, 1970, p. 56-57 ; Rémondon, 1953, p. 246, 248.

[244](#) Publié, traduit et commenté par Levi Della Vida, 1944-1945.

[245](#) D'après le *Riyâdh En Nofous* de Abou Bakr El Mâlikî (extraits publiés par Idris, 1935, cf. p. 169-170).

[246](#) Ibn Idhârî, trad., I, p. 334-337. Cf. Marçais, 1946, p. 217 ; Eickhoff, 1954, p. 220 ; Idris, 1962, I, p. 125-126 ; Lev, 1984, p. 249-250.

[247](#) Littérature immense qui dépasse le cadre de cet exposé. On verra particulièrement Marçais, 1925, 1936 ; Epalza, 1995.

[248](#) Dion, 1946 ; Flatrès et Planhol, 1983.

[249](#) Voir les citations réunies dans Lev, 1984, p. 220, qui en fait justice p. 250 *sqq.*

[250](#) Ehrenkreutz, 1955, p. 109.

[251](#) *Ibid.*, p. 110.

[252](#) *Ibid.*, p. 111.

[253](#) Édit. C. Landberg, p. 81 ; cf. Ehrenkreutz, *Loc. Cit.* ; Ayalon, 1967, p. 4.

[254](#) Ehrenkreutz, *Ibid.*, p. 115.

[255](#) J'ai effectué ce recensement à partir des données d'Eickhoff, 1954, pratiquement exhaustif

pour la succession des événements.

[256](#) Lev, 1984, p. 251.

[257](#) Hamblin, 1986, p. 81.

[258](#) Eickhoff, 1954, p. 199-202.

[259](#) *Ibid.*, p. 17 ; Sebag, 1960, p. 77-78.

[260](#) Eickhoff, 1954, p. 18.

[261](#) *Ibid.*, p. 19.

[262](#) *Ibid.*, p. 19-20.

[263](#) *Ibid.*, p. 121-122.

[264](#) *Ibid.*, p. 88, qui ne donne pas les fondements de son calcul, mais celui-ci apparaît plausible. Cf. *Ibid.*, p. 237-238, où il compare pertinemment les pertes musulmanes avec celles d'une autre puissance continentale, Rome, pendant la Première Guerre Punique.

[265](#) Eickhoff, *Ibid.*, p. 28, 100, 106, 108, 143.

[266](#) Lev, 1984, p. 235.

[267](#) Eickhoff, 1954, p. 199.

[268](#) Vasiliev et Canard, II, 2, p. 103 ; Eickhoff, 1954, p. 159 ; Lev, 1984, p. 230.

[269](#) Eickhoff, 1954, p. 230.

[270](#) Ibn el-Athir, *Annales*, p. 502 ; cf. Marçais, 1946, p. 219-220.

[271](#) Lewis, 1951, p. 142.

[272](#) Lev, 1984, p. 242.

[273](#) Hamblin, 1986, p. 77, 82.

[274](#) Ibn el-Athir, *Annales*, p. 257 ; Ibn 'Idhârî, trad., II, p. 170 ; cf. Eickhoff, 1954, p. 118 ; Picard, 1997, p. 47, 76, 343.

[275](#) Eickhoff, 1954, p. 227, qui donne les sources et discute le détail du récit.

[276](#) Ayalon, 1967, p. 5-6.

[277](#) Froissart, Livre IV, chap. 15 (édit. Buchon, III, p. 89-90).

[278](#) ... *Undecimus modus est propter mare, quoniam Christiani possunt habere mare contra Sarracenos, non autem a contrario, sicut patet*; texte dans Gottron, 1912, p. 84.

[279](#) La connaissance de la vie maritime d'al-Andalous a beaucoup progressé récemment. Après Vernet, 1953 ; Morales Belda, 1970 ; les travaux de Lirola Delgado, 1992, 1993 ; et les contributions réunies dans *Al-Andalus y el Mediterráneo*, 1995 ; on verra, pour l'activité dans l'Atlantique, après Vernet, 1971 ; Picard, 1997 ; et, plus général et plus ramassé, Picard, 1997a. Ces derniers ouvrages apportent une documentation très riche mais manquent malheureusement de perspectives générales et n'ont pas suffisamment développé le caractère exceptionnel de cette « anomalie » andalouse.

[280](#) Ce problème immense dépasse évidemment le cadre de notre propos. On trouvera des mises au point critiques récentes sur différents aspects de la question (et en particulier celle de Guichard, 1998) dans l'excellent numéro spécial 9, 1998, de la revue *M.A.R.S.* (Paris, Institut du Monde Arabe). Comme exemple de points de vue radicalement opposés on pourra voir notamment Sánchez Albornoz, 1967 (thèse de la continuité culturelle) ; Guichard, 1977 (insiste au contraire sur

l'importance de l'élément oriental) ; Martinez Gros, 1997 (impossibilité d'atteindre la réalité historique, les sources n'étant pas objectives).

[281](#) Guichard, 1983 ; *Id.*, 1978, p. 187 *sqq.* ; cf. Picard, 1997, p. 66-71 ; *Id.*, 1997a, p. 7-9.

[282](#) Discussion de la date dans Kubiak, 1970, p. 51-53.

[283](#) Brooks, 1913 ; Christides, 1984.

[284](#) Christides, 1981.

[285](#) George Cedrenus, ed. de Bonn, 262, cité *ibid.*, p. 81.

[286](#) Bakrî, trad. de Slane, p. 128-129, 144-145, 220-221 ; Marçais, 1955, p. 128-134 ; cf. Picard, 1997a, p. 51-52.

[287](#) Eickhoff, 1954, p. 116-118 ; Picard, 1997a, p. 20-25, 129.

[288](#) Eickhoff, 1954, p. 116-118 ; Picard, 1997a, p. 25-29.

[289](#) *Kitâb az-zahrat*, cité par Lévi-Provençal, 1932, p. 85-86, et *Id.*, 1950-1953, p. 109.

[290](#) Comme l'a bien vu Eickhoff, 1954, p. 173.

[291](#) Lévi-Provençal, 1932, p. 319-320 ; cf. Eickhoff, 1954, p. 174.

[292](#) Bakrî, trad. de Slane, p. 181-197, 221-222, 292 ; Ibn Hauqal, p. 75-76 ; cf. Picard, 1997, p. 132-134, 145-146 ; *Id.*, 1997a, p. 54.

[293](#) *Ibid.*, p. 32-42.

[294](#) J. et J. Tharaud, 1938, p. 148, qui ne citent pas leur source.

[295](#) Picard, 1997, p. 157.

[296](#) Picard, 1997a, p. 57-71.

[297](#) *Ibid.*, p. 62.

[298](#) *Ibid.*, p. 60-65. Boissonnade, 1923, p. 258-261.

[299](#) Picard, 1997a, p. 75-95.

[300](#) Picard, 1997, p. 159.

[301](#) *Ibid.*, p. 168.

[302](#) Picard, 1997a, p. 91-94.

[303](#) *Prolégomènes*, I, p. 523 ; cf. Picard, 1997a, p. 84.

[304](#) *Ibid.*, p. 141, 163.

[305](#) Picard, 1997, p. 319, 516 ; 1997a, p. 118.

[306](#) *Ibid.*, p. 65-71.

[307](#) Idris, 1961.

[308](#) Pleguezuelo, 1986 ; Lirola Delgado, 1988-1989 ; Arcas Campoy, 1995 ; cf. Picard, 1997, p. 468-472 ; 1997a, p. 31-33, 163-164.

[309](#) Picard, 1997, p. 357-358.

[310](#) *Ibid.*, p. 327.

[311](#) Lévi-Provençal, 1947, p. 78, 116.

[312](#) Picard, 1997a, p. 168-170.

[313](#) Picard, 1997, p. 502-506.

[314](#) Picard, 1997, p. 499-501.

[315](#) Lévi-Provençal, 1950-1953, II, p. 153-162. Cf. Chalmeta, 1976, p. 347.

[316](#) Alphonse X (le Sage), cantique n° 183 ; cf. Picard, 1997, p. 500 ; 1997a, p. 14 et n. 24.

[317](#) *Ibid.*, p. 13-14.

[318](#) *Ibid.*, p. 124-125.

[319](#) *Ibid.*, p. 14.

[320](#) Picard, 1997, p. 500 ; Cherif, 1996, p. 154.

[321](#) Picard, 1997a, p. 40.

[322](#) On s'étonne de voir que l'auteur récent de travaux considérables sur cette vie maritime de l'Occident musulman, à qui l'on doit d'avoir réuni, à vrai dire en ordre très dispersé, tous ces témoignages sur le rôle des ex-Chrétiens et Chrétiens, n'a pas dégagé leur influence décisive et cherche à deux reprises (Picard, 1997a, dans l'introduction, p. 2, et dans la conclusion, p. 191) à expliquer le dynamisme de cette vie maritime par un simple déterminisme géographique élémentaire, à savoir le rétrécissement de la Méditerranée aux confins du détroit et la proximité des deux continents qui aurait stimulé les échanges par voie de mer. Sur ce thème, Epalza, 1986-1987.

[323](#) Arié, 1973, p. 265-276 ; cf. Picard, 1997, p. 517-518.

[324](#) *Ibid.*, p. 165.

[325](#) Picard, 1997a, p. 95.

[326](#) Dufourcq, 1955, *passim* et notamment p. 92, 147-149, 157-160, 408-411, 428-431, 494-499, 507-510, 541-543, 576-579.

[327](#) Cherif, 1996.

[328](#) Picard, 1997, p. 320.

[329](#) Picard, 1997a, p. 173-175.

[330](#) Al-Ouancharîchî (XV^e siècle), cité par Picard, 1997, p. 409 ; cf. *Id.*, 1997a, p. 70 et 86-87. Voir les exemples de voyages d'Andalous vers l'Orient donnés par Seco de Lucena, 1955.

[331](#) Moqaddasî, *Ahsan at-taqâsîm...*, trad. Miquel, 34, p. 43.

[332](#) Miquel, 1967-1988, II, p. 532.

AVENTURES DE MER. 1

[333](#) La bibliographie sur les récits de pèlerinage, qui est abondante, dépasse le cadre du présent ouvrage. Voir particulièrement Blachère, 1932, p. 314-317 ; Norris, 1977 (excellent exemple d'une *rihla* d'Extrême-Occident, au XIX^e siècle, par un originaire de Mauritanie) ; Turki, 1979. Le genre a été récemment adopté par des Européens convertis à l'Islam : Gervais-Courtellemont, 1896 ; Dinet, 1932 (avec bibliographie des récits antérieurs) ; Van der Hoog, 1935.

[334](#) Le texte d'Ibn Djobaïr a été édité par E. Wright en 1852 (édition révisée par M. J. de Goeje, Leyde, 1907). Des traductions successives en ont été procurées en italien par Schiaparelli, 1906 ; en anglais par Broadhurst, 1952 ; en français par Gaudefroy-Demombynes, 1949-1958 ; Charles-

Dominique, 1994.

[335](#) Cité d'après Broadhurst, 1952, p. 20.

[336](#) Un excellent commentaire historique et technique a été donné par Gâteau, 1949.

[337](#) Prawer, 1975, I, p. 612-615.

[338](#) Vers du poète Ibn Rachîq al-Qaïraouânî ; cf. Broadhurst, 1952, n. 146, p. 384.

[339](#) Ville dans la passe de Darband, dans le Caucase oriental près de la mer Caspienne. La longueur des nuits y était proverbiale.

[340](#) L'expression signifie sans doute que les antennes des deux voiles latines (du grand mât et du mât d'artimon), disposées dans une position perpendiculaire à la longueur du bâtiment, formaient avec le mât une croix parfaite, comme les angles d'un carré. Cf. pour d'autres interprétations Gateau, 1949, n. 2, p. 306. Ce passage est de toute façon important dans la mesure où il souligne que les Chrétiens restaient particulièrement fidèles, au moins en certaines circonstances, au type de navigation lié aux voiles carrées. De petites voiles carrées de mauvais temps ont d'ailleurs toujours subsisté à côté du gréement prédominant à voiles latines. Cf. Poujade, 1946, p. 136 ; Gateau, 1949, p. 303 ; Broadhurst, 1952, n. 132, p. 383.

[341](#) Allusion à la rupture de la digue du réservoir de Mâ'rib, au Yémen, survenue au milieu du VI^e siècle, mentionnée dans le Coran, et devenue proverbiale.

[342](#) Le navire n'est encore équipé que de deux gouvernails latéraux, avant la diffusion du gouvernail d'étambot.

[343](#) Métaphore pour indiquer que les hommes sont privés de leur force.

[344](#) Cette allusion reste énigmatique.

[345](#) Ceci signifie qu'un homme qui a fait de longs voyages et qui rentre à sa demeure sans avoir amassé de richesses peut en tout cas se féliciter de revenir indemne. Cf. Freytag, 1838, I, p. 537, n. 41 ; Broadhurst, 1952, n. 152, p. 384.

[346](#) L'Almoravide 'Alî ibn 'Îsâ, qui tenait encore Majorque, venait en effet de s'emparer de Bougie par surprise aux dépens des Almohades. Ibn Djobaïr manifeste naturellement son attachement à ces derniers.

[347](#) L'allégeance de l'auteur aux Almohades et son hostilité aux Almoravides (voir note précédente) ne va cependant pas jusqu'à souhaiter contre eux le succès des Chrétiens.

[348](#) Guillaume II avait signé en 1180 un traité de paix avec les Almohades.

[349](#) Les « nouvelles » en question ont trait aux troubles qui avaient marqué l'usurpation d'Andronic Comnène. La flotte de Guillaume quitta effectivement la Sicile le 11 juin 1185 pour une expédition contre les Grecs, qui parvint jusqu'à Thessalonique.

CHAPITRE III

[350](#) Miquel, 1967-1988, II, p. 530.

[351](#) Moqaddasî, trad. A. Miquel, 37, p. 43-44 ; cf. Miquel, 1967-1988, II, p. 530 ; III, p. 268-269.

[352](#) Moqaddasî, *Ibid.*, 34, p. 39 ; cf. Miquel, 1967-1988, III, p. 268.

[353](#) Mas'oudî, *Kitâb at-tanbîh...*, trad. Carra de Vaux, p. 76 ; cf. Miquel, *Loc. Cit.*

[354](#) *Kitâb al-amçâr...*, p. 202, cité par Miquel, *Loc. Cit.*

[355](#) C'était la conclusion de Sauvaget, 1948, p. XXXVII.

[356](#) Hourani, 1951, p. 62.

[357](#) *Ibid.*, p. 63.

[358](#) Marouazî, qui écrit vers 1120, ch. 8, sec. 16, édit. Minorsky, 1942, cité par Hourani, *Loc. Cit.*

[359](#) Lewicki, 1935.

[360](#) Ya'qoubî, trad. Wiet, p. 10.

[361](#) Vol. I, p. 272 ; cf. sur tout ceci Hourani, 1951, p. 64.

[362](#) *Ibid.*, p. 66.

[363](#) Précieux commentaire, notamment du point de vue des genres littéraires, dans Miquel, 1967-1988, I, p. 87-92.

[364](#) P. 45.

[365](#) P. 48.

[366](#) L'édition, la traduction, et les notes de J. Sauvaget, 1948, périment les publications antérieures de Renaudot, 1718 ; Reinaud, 1845 ; Ferrand, 1922, dont les commentaires successifs ont cependant constitué des progrès non négligeables dans l'interprétation de ce texte. Cf. en dernier lieu l'analyse littéraire de Miquel, 1967-1988, I, p. 116-121.

[367](#) Sauvaget, 1948, p. XIX-XXI.

[368](#) Littéralement, en persan : « Celui dont le nom est bon ». C'est l'île de bon augure.

[369](#) Édit. et trad. Sauvaget, 1948, 9, p. 5.

[370](#) *Ibid.*, 10, p. 6.

[371](#) *Ibid.*, 4, p. 3.

[372](#) *Ibid.*, 1-2, p. 2-3.

[373](#) *Ibid.*, 3, p. 3.

[374](#) *Ibid.*, 19, p. 10.

[375](#) *Ibid.*, *Loc. Cit.*

[376](#) *Ibid.*, *Loc. Cit.*, et note p. 47.

[377](#) *Ibid.*, 10, p. 6, et note p. 40.

[378](#) Texte et traduction, Barbier de Meynard et Pavet de Courteille, 9 vols, 1861-1877 ; nulle édit. revue et corrigée par Ch. Pellat, depuis 1962.

[379](#) Édit. de Goeje, 1906 ; trad. partielle par Miquel, 1963.

[380](#) Texte dans Minorsky, 1942.

[381](#) Meilleure description synthétique dans Hourani, 1951, p. 69-79. Cf. Whitehouse, 1979.

[382](#) Le Strange, 1905, p. 46-47.

- [383](#) *Ibid.*, p. 258-259.
- [384](#) Aubin, 1959.
- [385](#) Aubin, 1969.
- [386](#) Aubin, 1953, 1973.
- [387](#) Sur la permanence de la piraterie, Labib, 1981.
- [388](#) Bouchon, 1973, p. 18-28.
- [389](#) Sauvaget, 1948, p. 3 et notes p. 35-36. Ya'qoubî, vers 880, les connaît encore très peu (édit. Houtsma, I, p. 207) ; cf. Ferrand, 1913-1914, I, p. 49.
- [390](#) Édit. Sachau, I, p. 210.
- [391](#) Forbes, 1981, p. 60.
- [392](#) IV, p. 112, 120-121.
- [393](#) Ahmad, 1945.
- [394](#) On trouvera de longues discussions sur l'identification des noms de lieux mentionnés par les géographes arabes particulièrement dans Ferrand, 1907, 1917, 1918 ; Yusuf, 1955 ; Tibbetts, 1956 ; Wheatley, 1961, p. 210-251 (qui ignore curieusement encore le travail de Yusuf).
- [395](#) *Relation...*, dans Sauvaget, 1948, 8, p. 5 ; 18, p. 10 ; note p. 39.
- [396](#) Les arguments de Yusuf, 1955, pour la lecture « Rânadj » et l'impossibilité de considérer « Zâbadj » comme une forme arabe pour Java, ne paraissent pas négligeables.
- [397](#) *Kitâb al-hayaouân*, VII, 124. Cf. Devic, 1883, p. 184 ; Labib, 1981, p. 149, qui mentionne seulement le texte plus tardif de Mas'oudî.
- [398](#) Reinaud, 1845. Cf. Chung et Hourani, 1938, p. 660.
- [399](#) Sauvaget, 1948, 73, p. 27.
- [400](#) P. 70.
- [401](#) Édit. Wiet, p. 59.
- [402](#) Chung et Hourani, 1938, p. 661.
- [403](#) De Goeje, 1883, p. 66. Cf. Ferrand, 1904, p. 507.
- [404](#) Hourani, 1951, p. 79-81.
- [405](#) Dans Cerulli, I, p. 231-357.
- [406](#) Strong, 1895.
- [407](#) Elles semblent encore incomplètement exploitées.
- [408](#) Essais de synthèse notamment dans Ingrams, 1931, p. 73-83 ; Robinson, 1937 ; Monneret de Villard, 1938, p. 335-344 ; Coupland, 1938 ; Chittick, 1965 ; Martin, 1975.
- [409](#) Misjugin, 1958.
- [410](#) Chittick, 1963, p. 181.
- [411](#) *Ibid.*, p. 189.
- [412](#) Voir notamment, après Mauny, 1965, p. 7-8, Chittick, 1970, p. 131, qui, après avoir antérieurement accepté l'identification avec Zanzibar (*Id.*, 1963, p. 180), donne en faveur de Pemba des arguments linguistiques qui semblent décisifs. Miquel, 1967-1988, II, p. 172-173, croyait encore

(en 1975) à l'identification avec Zanzibar. En fait Idrîsî, qui écrivait en 1154, connaissait déjà pour Zanzibar le nom bantou d'Ongoudiya. Cf. Ferrand, 1913-1914, I, p. 174. Pour le bilan des connaissances arabes sur Madagascar, Faublée et Urbain-Faublée, 1963.

[413](#) *Prairies d'Or*, VIII, 215 ; X, 244, 246 ; XXXIII, 872 (trad. Pellat, I, p. 84, 93-94, II, p. 330).

[414](#) *Ibid.*, XXXIII, 879 ; trad. Pellat, II, p. 332. Sur Socotra, restée chrétienne jusqu'au XVI^e siècle, voir Doresse, 1983, p. 155-161.

[415](#) *Prairies d'Or*, X, 246 ; trad. Pellat, I, p. 94.

[416](#) Chittick, 1970, p. 132.

[417](#) *Prairies d'Or*, VIII, 215 ; trad. Pellat, I, p. 84.

[418](#) Popovic, 1976.

[419](#) Elles ont été recueillies, après Quatremère, 1811, notamment par Devic, 1883, à compléter par Doresse, 1983, p. 78-79, 96-97, 105-139 (bon chapitre synthétique sur le pays des Zandjs et sa colonisation arabo-persane), et Popovic, 1976, p. 54-62. Cf. Miquel, 1967-1988, II, p. 167-173.

[420](#) Moqaddasî, p. 242.

[421](#) *Livre des Merveilles...*, édit. Van der Lith, trad. Devic, 1883-1886, p. 175. Cf. Ferrand, 1913-1914, II, p. 588.

[422](#) *Ibid.*, *Loc. Cit.*

[423](#) Traduction par Ferrand, 1922, p. 74-140, à la suite de la *Relation...* Cf. Sauvaget, 1948, p. XXXIII, et surtout l'excellent commentaire de Miquel, 1967-1988, I, p. 121-126, que je suis largement ci-après.

[424](#) Dans Ferrand, 1922, p. 93, 126, 130-131, 133.

[425](#) *Ibid.*, p. 81, 124 ; cf. Miquel, 1967-1988, I, p. 125.

[426](#) Hourani, 1951, p. 76-78.

[427](#) Dans Ferrand, 1922, p. 95-96.

[428](#) Publié et traduit par Van der Lith et Devic, 1883-1886, après la traduction antérieure à Paris par Devic, 1878. Nouvelle traduction (posthume) par Jean Sauvaget, Damas, 1954.

[429](#) Traduction par Carra de Vaux, 1898; cf. le compte rendu de Seybold, 1898, et le commentaire de Miquel, 1967-1988, I, p. 255.

[430](#) Le recueil le plus complet est celui donné par Ferrand, 1913-1914, avec le précieux index qui permet de suivre l'évolution de l'image de certains animaux.

[431](#) Voir pour tout ce qui suit l'analyse pénétrante de Miquel, 1967-1988, I, p. 128-132.

[432](#) *Merveilles...*, trad. Devic, 1878, CXV, p. 146.

[433](#) *Ibid.*, XXVIII, p. 40-42.

[434](#) En particulier d'après Devic, 1883, p. 238-254 ; et les textes réunis dans Ferrand, 1913-1914, index s. v. *rokh*.

- [435](#) Devic, 1878, CXX, p. 150 ; L, p. 84 ; XXXIII, p. 54.
- [436](#) Dans Ferrand, 1913-1914, II, p. 412.
- [437](#) Mehren, 1874, p. 217.
- [438](#) *Merveilles...*, trad. Devic, 1878, IX, p. 10 ; LI, p. 85 ; CXX, p. 150.
- [439](#) Dans Ferrand, 1913-1914, II, p. 332.
- [440](#) *Ibid.*, p. 390-391 ; Mehren, 1874, p. 217-218.
- [441](#) Ferrand, 1913-1914, II, p. 412-413.
- [442](#) IV, p. 305-306. Cf. note 108.
- [443](#) Dans Khawam, 1985 (1993), p. 136-158, 83, 92.
- [444](#) Langlès, dans Savary, *Grammaire de la langue arabe*, Paris, 1813, cité par Ferrand, 1913-1914, II, p. 567-568.
- [445](#) II, p. 412-413.
- [446](#) Battistini et Vérin, 1967.
- [447](#) Voir pour ces discussions les notes p. 415-421 au tome II de Marco Polo, édit. Yule.
- [448](#) Devic, 1883, p. 253.
- [449](#) *Merveilles...*, trad. Devic, 1878, où Sumatra est connu sous le nom de Lâmourî, LXXIV, p. 107 ; cf. Ferrand, 1913-1914, II, p. 583.
- [450](#) Mehren, 1874, p. 215.
- [451](#) Ibn Sa'îd, dans Ferrand, 1913-1914, II, p. 350.
- [452](#) *Prairies d'Or*, X, 432 ; trad. Pellat, I, p. 156.
- [453](#) Dans Ferrand, 1913-1914, I, p. 116-194.
- [454](#) *Ibid.*, II, p. 312 ; cf. Chung et Hourani, 1938, p. 660.
- [455](#) Mehren, 1874, p. 170, 172.
- [456](#) Édit. Wüstenfeld, III, p. 333 ; cf. Ferrand, 1913-1914, p. 208.
- [457](#) Sur ce point, *Ibid.*, II, p. 432. Le traducteur anglais (Gibb) d'Ibn Battouta est plutôt porté à l'indulgence et attribue ses confusions à l'imprécision de souvenirs écrits longtemps après le voyage. Mais les données d'Ibn Battouta sont beaucoup plus sûres sur d'autres points et on doit s'interroger sur cette différence. Le dernier commentateur français (V Monteil, IV, p. 476-477) reste neutre sur la question.
- [458](#) Devic, 1883, p. 28-29.
- [459](#) Chittick, 1965.
- [460](#) Kirkman, 1970.
- [461](#) Guillain, 1856, I, p. 298-299. Ce texte curieux avait déjà été signalé par Quatremère, 1811, II, p. 188-189, qui le considérait comme « peu croyable » et s'était refusé à le transcrire.

[462](#) *Prairies d'Or*, XVI, 372, trad. Pellat, I, p. 138 ; cf. Ferrand, 1913-1914, p. 98 ; Idrîsî dans *Id.*, p. 182.

[463](#) *Ibid.*, I, p. 27, 166 ; II, p. 341.

[464](#) *Ibid.*, p. 416, 425.

[465](#) Guillain, 1856, I, p. 260 *sqq.* ; Codine, 1868, p. 84-145 ; Devic, 1883, p. 112-115 ; Ferrand, 1907, p. 506-551.

[466](#) Ferrand, 1907, p. 539-541 ; *Id.*, 1913-1914, II, p. 317-320.

[467](#) *Id.*, 1907, p. 531-538 1919, p. 329.

[468](#) Mehren, 1874, p. 210, 213, 216.

[469](#) Édit. de Goeje, p. 48.

[470](#) *Prairies d'Or*, XVI, 378, trad. Pellat, I, p. 139-140 ; *Le livre de l'avertissement*, trad. Carra de Vaux, p. 90.

[471](#) *Abrégé des Merveilles*, trad. Carra de Vaux, 1898, p. 37.

[472](#) Qazouîni, dans Ferrand, 1913-1914, p. 304.

[473](#) Mehren, 1874, p. 213.

[474](#) Al-Ouâdî, dans Ferrand, II, 1913-1914, p. 424 ; Ibn Sa'îd, *Ibid.*, p. 335.

[475](#) *Ibid.*, p. 299.

[476](#) *Ibid.*, p. 410, 424.

[477](#) *Abrégé des Merveilles*, trad. Carra de Vaux, p. 45.

[478](#) *Ibid.*, *Loc. Cit.*

[479](#) *Ibid.*, p. 52-53.

[480](#) *Ibid.*, *Loc. Cit.*

[481](#) Les textes sont collectés dans Ferrand, 1913-1914, p. 148, 306, 386, 424.

[482](#) Parmi l'abondante littérature et les nombreux commentaires qu'elles ont suscités, il faut avant tout se reporter, après Devic, 1883, p. 88-95, aux travaux successifs de Ferrand, 1904 ; 1907, p. 452-505 ; 1910, p. 321-327 ; 1932 ; ainsi qu'à son article de synthèse dans EI¹, p. 1164-1168 ; où il a peu à peu développé et affiné ses analyses. On y trouvera le relevé exhaustif des sources (également rassemblées, par ordre chronologique, dans Ferrand, 1913-1914, voir index s.v.) et les références aux diverses interprétations et identifications modernes. Évocation courte, mais suggestive, dans Miquel, 1967-1988, II, p. 511-513.

[483](#) Édit. de Goeje, p. 50.

[484](#) José Maria de Heredia, sonnet « Les Conquérants », dans *Les Trophées*.

[485](#) De Goeje, 1883 ; Ferrand, 1904, p. 506-508. On ne comprend pas, quels qu'aient été les homonymes et développements ultérieurs, la raison pour laquelle Ferrand, 1932, p. 203 *sqq.*, n'a pas accepté cette identification. Les idées de ce grand savant sur le sujet ont d'ailleurs varié. Dans ses

premières publications (1904, *Loc. Cit.*, 1910, p. 321), il acceptait encore la proposition de de Goeje. À la suite de ses travaux ultérieurs où il démontrait que le nom s'était reporté, chez de nombreux auteurs, sur Java, Sumatra et leurs environs, il a été conduit abusivement à les considérer comme rendant impossible l'identification japonaise. Ces diverses localisations se sont en fait succédé dans le temps, chez les auteurs musulmans, et ne sont nullement exclusives les unes des autres, comme on le verra plus loin.

[486](#) Bîrounî, dans Ferrand, 1913-1914 ; Idrîsî, *Ibid.*, p. 194.

[487](#) Carra de Vaux, 1898, p. 57.

[488](#) Par exemple par Mas'oudî, trad. Barbier de Meynard, III, 1864, p. 6 ; Idrîsî, dans Ferrand, 1913-1914, I, p. 194 ; Qazouîni, *Ibid.*, II, p. 300 ; Ibn Sa'îd, *Ibid.*, p. 334 ; Bâkoouî (début XV^e siècle), *Ibid.*, p. 413.

[489](#) Carra de Vaux, 1898, p. 57.

[490](#) Mehren, 1874, p. 225.

[491](#) Ferrand, 1913-1914, p. 414-415.

[492](#) Van der Lith et Devic, trad., p. 65.

[493](#) *Ibid.*, p. 302.

[494](#) Dans Ferrand, 1913-1914, I, p. 163.

[495](#) *Ibid.*, II, p. 311.

[496](#) L'*abrandj* est une petite graine vermifuge ; *Ibid.*, I, p. 243, II, p. 334.

[497](#) Dans Ferrand, 1932, p. 200-201.

[498](#) Mehren, 1874, p. 199.

[499](#) Dans Ferrand, 1913-1914, II, p. 463.

[500](#) *Ibid.*, p. 470-471.

[501](#) *Ibid.*, p. 416.

[502](#) Ferrand, 1907, p. 485. La sanction divine se retrouve au début du XVI^e siècle chez Ibn Iyâs ; cf. Ferrand, 1913-1914, II, p. 483.

[503](#) *Ibid.*, p. 513.

[504](#) *Ibid.*, p. 563.

[505](#) *Ibid.*, *Loc. Cit.*

[506](#) Al-Ouardî, *Ibid.*, p. 416.

[507](#) *Ibid.*, p. 586-587.

[508](#) *Ibid.*, p. 174.

[509](#) Dans Ferrand, 1913-1914, p. 163-164 ; cf. Ferrand, 1904, p. 501.

[510](#) Carra de Vaux, 1898, p. 26.

[511](#) Dans Ferrand, 1913-1914, II, p. 300.

[512](#) Sur cet auteur (1073-1145), *Ibid.*, p. 415.

[513](#) *Ibid.*, p. 415-416.

[514](#) On trouvera le détail de ces discussions rassemblé dans Ferrand, 1904 ; 1907, p. 450-506 ; 1910, p. 321-327 ; 1932.

[515](#) Sur tout ceci Ferrand, 1904, p. 493-506.

[516](#) Dans Ferrand, 1913-1914, II, p. 460.

[517](#) *Ibid.*, p. 513.

[518](#) *Merveilles de l'Inde*. dans Van der Lith, p. 174. Cf. Mauny, 1965.

[519](#) Édit. de Goeje, p. 7.

[520](#) Dans Ferrand, 1913-1914, II, p. 414-416 et 425.

[521](#) *Ibid.*, I, p. 183-184 et 192-194.

[522](#) *Ibid.*, p. 163.

[523](#) *Ibid.*, p. 184.

[524](#) Contrairement à ce que dit Ferrand, 1904, p. 495-496.

[525](#) Gaudefroy-Demombynes, 1912.

[526](#) Ferrand, 1922a ; 1923.

[527](#) Ferrand, 1923a ; 1925.

[528](#) Choumovskii, 1957.

[529](#) *Id.* (Chumovsky), 1960.

[530](#) Tibbetts, 1971. Elle a été jugée très fautive. Cf. notamment Khoury, 1985-1986, p. 165.

[531](#) Khoury, 1970 ; 1970a 1971a.

[532](#) Khoury, 1971 1971b ; 1985-1986 ; 1987-1988.

[533](#) Khoury, 1983.

[534](#) Khoury, 1985-1986, p. 164.

[535](#) Grosset-Grange, 1972a ; 1977 ; 1979.

[536](#) Ferrand, 1923, p. 300.

[537](#) Ferrand, 1922a, p. 297-298, 305 ; 1928, p. 219-220.

[538](#) Ferrand, 1922a, p. 289-292 ; 1928, p. 183-196, pour tout ce qui suit. L'identification d'Ibn Mâdjid avec le pilote de Vasco de Gama a été ensuite acceptée universellement pendant plus d'un demi-siècle (par exemple Aubin, 1959, p. 300). Elle l'est encore par Baccar Bournaz, 1994, p. 54.

[539](#) Damião de Goes, cité par Ferrand, 1928, p. 183, 195.

[540](#) Choumovskii, 1960, p. 113-115.

[541](#) Khoury, 1971b, p. 265-267.

[542](#) Khoury, 1983, p. 15-33 ; 1985 ; 1986 ; 1987-1988, p. 194-195.

[543](#) Picard, 1997, p. 29.

[544](#) Kahle, 1929.

[545](#) Pîrî Reis, *Bahriye*, 1988, I, p. 142,143.

[546](#) *Ibid.*, p. 177.

[547](#) Pour une histoire de l'élaboration de l'œuvre, la description générale du texte, et une bibliographie des éditions et traductions partielles, notamment celles de Hammer, dans le *Journal of the Asiatic Society of Bengal*, 1834-1838 ; et de Bittner-Tomaschek, 1897 ; voir Ferrand, 1913-1914, II, p. 484-485, 494 ; 1928, p. 248-255.

[548](#) Huitième du jour, soit trois heures de route en mer.

[549](#) Littéralement « doigt », mesure qui équivaldrait à 1°42'50". Cf. Ferrand, 1923, p. 303, qui donne les références pour les approximations successives.

[550](#) En arabe *farkadaîn* : « Les deux veaux » = β et γ de la Petite Ourse. *Ibid.*, *Loc. Cit.*

[551](#) La latitude est ici trop au Nord, car la pointe méridionale de Ceylan est beaucoup plus au Sud que 7°43'.

[552](#) Verbe employé ici au sens nautique de reconnaître une terre déterminée pour s'assurer qu'on est sur la bonne route, mais sans aucune idée de mouillage ou d'escale.

[553](#) C'est en fait la côte occidentale de la péninsule malaise, ainsi appelée parce qu'elle appartenait entièrement au Siam à cette époque.

[554](#) C'est le « Parçelar » des textes portugais. Voir Ferrand, 1918, p. 399.

[555](#) Vent à tourbillons.

[556](#) Chaloupe qui accompagne le navire à la remorque ou qui est mise à bord pour être utilisée au moment voulu. Dans la langue moderne le terme est employé pour des embarcations indépendantes, pouvant atteindre quelques dizaines de tonnes.

[557](#) Solaïmân al-Mahrî, *Livre de récits de voyages précieux ou science de la mer en fureur*, Ms. 2259, du folio 59 verso à 93 recto, 1.3, cf. folio 88 recto 1.15 à folio 90 recto 1.3, trad. Ferrand, 1923, p. 306-308, que nous avons suivi également pour la plupart des notes.

[558](#) En persan : « la ville neuve ». Désignait ici la ville siamoise de Lophaburî, antique capitale, dont le nom a la même signification.

[559](#) Du chinois *Kiao-Tche*, le Tonkin.

[560](#) Le texte donné ici est celui du *Mohîth*, p. 60-61 de la traduction Bittner ; cf. Ferrand, 1913-1914, II, p. 500-501 pour la traduction française et les notes.

[561](#) « *Le soutien* (le livre méritant la confiance) *des Mahra* (de l'Arabie méridionale) *ou la fixation des sciences nautiques* », troisième traité de Solaïmân al-Mahrî contenu dans le Ms. 2259, f° 11 verso à 59 recto.

[562](#) Cette latitude est inexacte : la pointe méridionale de Sumatra est par 6° Sud environ.

[563](#) Ancien royaume de la côte Nord-Est qui portait le même nom que l'île elle-même.

[564](#) C'est le « [chapitre II](#) traitant de la latitude des ports situés sur les côtes habitées connues » (Ms. 2259, f° 64 verso *sqq*) du traité précité de Solaïmân intitulé : *Livre de récits de voyages précieux...* (voir note 208). Cf. Ferrand, 1923, p. 300-301. L'auteur énonce d'abord le parallèle dont il s'agit et mentionne ensuite tous les ports qui se trouvent à cette hauteur, de la Chine à l'Afrique orientale. Ibn Mâdjid, dans des textes analogues, va au contraire de l'Ouest à l'Est. Cf. Ferrand, *Ibid.*, p. 302-304.

[565](#) Le mot est écrit à l'encre rouge dans le manuscrit pour attirer l'attention du lecteur.

[566](#) Même observation que précédemment.

[567](#) Île de la côte orientale de Sumatra, qui porte le même nom que le port précité, de la côte occidentale.

[568](#) *Livre de récits de voyages précieux...*, Ms. 2259, folio 78 verso 1.10 à 79 verso 1.6. Traduction et notes d'après Ferrand, 1923, p. 309-311.

[569](#) Cf. note 215. Traductions dans Ferrand, 1913-1914, II, p. 515-539.

[570](#) *Ibid.*, p. 485-488.

[571](#) Bittner et Tomaschek, 1897.

[572](#) Ferrand, 1918a ; 1922, p. 291 ; 1923, p. 311 ; Lewis, 1973, p. 252. Voir la reconstitution de Grosset-Grange, 1974 et 1976.

[573](#) Saussure, 1928, pour tout ceci, et particulièrement p. 159-170 pour les procédés de mesure. Sur le compas arabe, Dimmock, 1944.

[574](#) Massignon, 1961. L'utilisation de la Croix du Sud serait sans doute une découverte indonésienne plutôt que chinoise ; cf. Lewis, 1973, p. 252.

[575](#) Sur les questions très complexes posées par la nomenclature arabe des étoiles on verra particulièrement les études de Kunitsch, 1961, 1967 (après les discussions de Tibbetts, 1965), 1974-1975.

[576](#) Voir l'exemple précédemment cité des Bataks, et Ferrand, 1913-1914, p. 509, 511.

[577](#) Khoury, 1971a, p. 263.

[578](#) *Ibid.*, p. 262.

[579](#) Grosset-Grange, 1972a, p. 240 ; 1977, p. 45.

[580](#) *Id.*, 1972a, p. 246.

[581](#) *Id.*, 1977, p. 55, 57.

[582](#) Ferrand, 1923, p. 305.

[583](#) Grosset-Grange, 1972a, p. 246.

[584](#) Ferrand, 1913-1914, II, p. 512 ; 1923, p. 305.

[585](#) *Id.*, 1913-1914, II, p. 513-514.

[586](#) *Ibid.*, p. 502.

[587](#) *Ibid.*, p. 541.

[588](#) Grosset-Grange, 1972a, p. 254.

[589](#) Ils ont été réunis notamment pour l'ensemble de l'océan Indien occidental par Lewis, 1973. Cf. Yamamoto, 1980.

[590](#) Aubin, 1953, 1973.

[591](#) Sur la continuité de cette émigration militaire du monde iranien vers l'Inde, voir Balland, 1991.

- [592](#) Aubin, 1973, p. 175-178.
- [593](#) Wheatley, 1961, p. 306-320 ; Thomaz, 1988, avec carte, p. 35, des relations commerciales et humaines de Malacca à cette époque.
- [594](#) Wheatley, 1961, p. 306-308.
- [595](#) *Ibid.*, p. 312-315.
- [596](#) Courte synthèse, qui pose bien le problème de l'énigmatique disparition de l'activité navale chinoise, dans Toussaint, 1961, p. 76-88. Étude récente de celle-ci dans Levathes, 1994.
- [597](#) IV, p. 88-89.
- [598](#) Wheatley, 1961, p. 313, 316 ; Lewis, 1973, p. 246.
- [599](#) « *Le livre commentant* [l'ouvrage intitulé :] *Le don aux hommes énergiques pour faciliter* [la connaissance] *des bases* [de la science nautique] », Ms. 2259, f° 155 recto à 187 verso, cf. f° 161 recto, cité par Ferrand, 1923, p. 302.
- [600](#) Lewis, 1973, p. 261.
- [601](#) *Ibid.*, p. 245-246 ; cf. Moreland, 1939, p. 174-177.
- [602](#) Lewis, 1973, p. 243, 258.
- [603](#) Bouchon, 1973.
- [604](#) Voir les références réunies par Moreland, 1939, p. 69-70. Le sujet était également familier aux auteurs musulmans ; voir les observations d'Abou Zaïd citées note 75, et plus loin note 282.
- [605](#) Mais il peut s'agir, à cette date, d'une acculturation rapide aux techniques portugaises. C'est sans doute le cas pour les observations ultérieures (datées de 1509 pour Goa, d'après 1512 pour celles de Correa). Voir la discussion dans Moreland, 1939, p. 179-182.
- [606](#) Lewis, 1973, p. 247-250.
- [607](#) Édition Yule, I, p. 108. Les différentes versions sont confrontées et discutées dans Moreland, 1939, p. 68-73.
- [608](#) *Ibid.*, p. 184-186.
- [609](#) *Ibid.*, p. 187-190.
- [610](#) Lewis, 1973, p. 249.
- [611](#) *Ibid.*, p. 251.
- [612](#) Klaproth, 1834 ; Saussure, 1923 (1928).
- [613](#) Après l'étude pionnière de Lefebvre des Noettes, 1935, de nombreuses discussions ont beaucoup fait progresser la question : Johnstone et Muir, 1962 ; Bowen, 1963 ; Muir, 1965 ; Bowen, 1966 ; Pryor et Bellabarba, 1990, p. 107 ; cf. Nicolle, 1989, p. 179. Sur les gouvernails chinois : Dars, 1979, p. 51-53.
- [614](#) Lewis, 1973, p. 253.
- [615](#) *Ibid.*, p. 251.

[616](#) Sauvaget, 1948a.

[617](#) Ferrand, 1923a, fol. 3b-4a ; 1928, p. 223-224, à rectifier d'après la version russe de Choumovskii, 1957, p. 80-81 ; trad. portugaise, p. 98.

[618](#) Sauvaget, 1948a, p. 12.

[619](#) Dans Ferrand, 1913-1914, I, p. 219.

[620](#) Ainsi par Doresse, 1972 (1983), p. 142, qui n'en connaît pas la réfutation.

[621](#) Aubin, 1963.

[622](#) Aubin, 1959, p. 299-300.

[623](#) Aubin, 1963, p. 170.

[624](#) Choumovskii, 1960, p. 98 ; 1961, p. 153, cité par Aubin, 1963, p. 168 ; et 1964, *passim*.

[625](#) Ibn Hauqal, trad. Kramers et Wiet, I, p. 48.

[626](#) *Ibid.*, II, p. 278.

[627](#) Aubin, 1953, p. 89-91, 96.

[628](#) Aubin, 1963, p. 171.

[629](#) *Ibid.*, *Loc. Cit.*

[630](#) Trad. Gaudin, p. 124.

[631](#) Miquel, 1967-1988, I, p. 126, qui cite Djâhiz, *Hayaouân*, I, p. 82 ; Ibn Rosteh, *Atours*, trad. p. 227.

[632](#) Sauvaget, 1948, p. XV-XVI, XXIX.

[633](#) Ferrand, 1922a, p. 294.

[634](#) Khoury, 1988 (1985-1986), p. 163.

[635](#) Prinsep, 1836, p. 788 (= Ferrand, 1928, p. 10) ; cf. Ferrand, 1922a, p. 306.

[636](#) Villiers, 1940, p. 13.

[637](#) Sauvaget, 1948, p. XXIX.

[638](#) C'est un peu abusivement, me semble-t-il, que Sauvaget, *Ibid.*, p. XXX, l'assimile intégralement aux autres ouvrages cités plus loin. Son caractère strictement documentaire (voir ici même p. 93) suffit à l'en distinguer.

[639](#) Aç-Couli, 1935, p. 6, cité par Sauvaget, *Ibid.*, *Loc. Cit.*

[640](#) Blachère, 1932, p. 92-95, 101 ; Sauvaget, 1948, p. XXX-XXXI.

[641](#) Rappelons seulement, entre beaucoup d'autres cas, celui des « romans noirs » de la fin du XVIII^e et du début du XIX^e siècle, dont un grand nombre ne sont connus aujourd'hui que par un seul exemplaire, et manquent même totalement dans les bibliothèques publiques, tant en France que dans les pays anglo-saxons. On sait en particulier que Coelina ou l'Enfant du Mystère (1798), de Ducray-Duminil, l'un des plus célèbres d'entre eux, tiré à plusieurs centaines de milliers d'exemplaires, est devenu d'une rareté insigne.

[642](#) Casanova, 1922 ; Perry, 1960 (à compléter par Fischer, 1965) ; Ateş, 1967. La dernière traduction française est celle de Khawam, 1985 (1993).

[643](#) C'était l'opinion, après de Goeje, de Casanova, 1922, p. 118-126, où l'on trouvera les références antérieures, qui donne de très forts arguments pour rattacher les récits de Sindbâd au « cycle du portefaix », élément constitutif primordial du recueil des Mille et Une Nuits.

[644](#) C'était la théorie d'autres savants considérables, comme Brockelmann et Huart, qui penchaient pour la genèse indépendante (voir Casanova, Loc. Cit.), et Khawam, 1985, s'y est rallié sans beaucoup de critique. L'existence de versions modernes des *Mille et Une Nuits* ne comportant pas le cycle de Sindbâd, tandis que celui-ci poursuivait une existence indépendante, n'est pas en soi une preuve suffisante, des extraits et coupures innombrables, suivis de reproductions partielles, ayant été faits de bonne heure dans le texte du recueil.

[645](#) Khawam, 1985, p. 16-19.

[646](#) Ateş, 1967, p. 678.

[647](#) *Ibid.*, p. 679-680, rectifiant l'opinion de Perry, 1960, qui s'en tenait à l'origine persane.

[648](#) Casanova, 1922, p. 172-175.

[649](#) *Ibid.*, p. 119, après Ferrand, 1913-1914, II, p. 564. Il ne faut attacher aucune importance, du moins jusqu'à plus ample informé, à l'introduction du nom de la Chine (et même du Japon à titre d'hypothèse), dans la traduction du septième voyage par Khawam, 1985, p. 220, 225, qui ne donne aucune référence quant au manuscrit qu'il aurait utilisé. S'agit-il d'une erreur de lecture, ou de copie ? Le même, 1986, p. 9, va plus loin encore en faisant de Sindbâd « l'homme de la Chine », ce qui est philologiquement inconsistent. L'assimilation faite par lui du Hasane, dont il traduit dans ce volume les plaisantes aventures, avec un « Sindbâd le Terrien », n'est par ailleurs aucunement prouvée, et les identifications géographiques proposées, qui reposent sur des réalités banales et des rapprochements très vagues, apparaissent d'une précision fantasmagorique. Il en est de même de la date proposée pour la rédaction. Si la présence de la dame Zoubaïda, épouse d'Hâroun al-Rachid en 781-782, ramène à la fin du VIII^e ou au début du IX^e siècle, l'introduction des Ouâq-Ouâq sous une forme déjà très élaborée, avec la légende des « fruits parlants » à forme de tête humaine, plaide pour une compilation beaucoup plus tardive (cf. p. 109).

[650](#) Trad. Khawam, p. 115-117.

[651](#) *Ibid.*, p. 79-80, 98, 125, 156, 177.

[652](#) *Ibid.*, p. 104.

[653](#) *Ibid.*, p. 74, 93, 121, 151, 172.

[654](#) Tout ceci a été fort bien démontré par Van Leur, 1955, p. 74-75, 110 *sqq.*, 168 ; cf. Toussaint, 1961, p. 70-71. Rappelons que l'Islam, présent dès *circa* 674 sur la côte occidentale de Sumatra, ne réussit à fonder deux petites principautés, dans le Nord de l'île, qu'à la fin du XII^e siècle, et ne commence qu'au XIV^e siècle à exercer une large influence.

AVENTURES DE MER 2-6

[655](#) Abou'z Zahar « adorateur du feu », est un Zoroastrien, appartenant à la religion officielle de l'Iran pré-islamique, encore très répandue au X^e siècle. Le fait qu'elle soit qualifiée de « religion de l'Inde », ce qui est très excessif, peut néanmoins se comprendre si l'on songe que la première migration en masse des Zoroastriens d'Iran vers l'Inde, où les Parsis d'aujourd'hui sont leurs héritiers, aurait eu lieu en 936 (voir Planhol, 1997, p. 202) et que l'événement venait donc de marquer fortement la conscience populaire, si l'on tient compte de la date assignée à ce texte (voir p. 101), dans les villes du Golfe comme Sirâf. Par ailleurs on remarquera qu'A.Z. était tenu, dès avant sa conversion à l'Islam, pour un homme de bien. C'est une appréciation conforme à ce qui était alors, aux X^e-XI^e siècles, l'attitude générale de la société musulmane à leur égard (*Ibid.*, p. 205). Il est évidemment considéré comme un informateur digne de foi, apportant une caution insigne à cette histoire.

[656](#) Étoile de première grandeur, une des plus brillantes du ciel, située à l'extrémité méridionale de la constellation Argo dans l'hémisphère austral. Le navire parvenu dans la « mer de Malayou » (Malaisie), est entraîné vers le Sud, dans le grand large de l'océan Indien, évidemment avant d'avoir franchi le détroit de Malacca et d'être entré dans la « Méditerranée » extrême-orientale, dont la sortie vers le Sud n'est possible que par des détroits peu nombreux.

[657](#) On notera le ton très « œcuménique » de cette invocation. C'est là un trait spécifique d'une littérature « maritime », tolérante, sur un navire où sont réunies toutes les religions.

[658](#) Autre manifestation de la condition du narrateur. Celui-ci, capitaine de mer, est évidemment préoccupé de valoriser sa profession, relativement décriée.

[659](#) Caste indienne de commerçants.

[660](#) *Merveilles de l'Inde*, trad. Devic, 1878, XV, p. 16-25. Sur les diverses traditions relatives aux îles ou royaumes des femmes et leurs localisations, voir Pelliot, 1959-1973, II, p. 671-725 : Females (Island of Women).

[661](#) Il s'agit évidemment du même personnage que dans l'histoire précédente, bien que la vocalisation du nom ait été faite de façon différente.

[662](#) Il faut probablement lire Fançour (par confusion graphique entre le q et le f, lettres qui ne diffèrent en arabe que par un point diacritique). C'est une région de Sumatra (dans Marco Polo, Fansur, Fandur), remarquable notamment par des plantations de camphrier. Voir Ferrand, 1913-1914, II, index s. v. Fančūr.

[663](#) Poudre noire que les femmes d'Orient utilisent comme cosmétique.

[664](#) Mesure de longueur persane, dont la valeur moyenne pouvait être de 6 km environ.

[665](#) *Merveilles de l'Inde*, trad. Devic, 1878, XVI, p. 25-30.

[666](#) C'est le royaume médiéval de Tchampa, dans le Sud-Est de l'Indochine, correspondant aux côtes méridionales et orientales de la Cochinchine.

[667](#) Poids de 24 carats (Devic, 1876, p. 233).

[668](#) *Merveilles de l'Inde*, trad. Devic, 1878, XL, p. 61-67.

[669](#) Le nom, qui doit sans doute être lu Zâbag (Ferrand, 1913-1914, p. v), peut s'appliquer à diverses îles de l'Indonésie occidentale, particulièrement à Java et Sumatra. Voir Ferrand, *Ibid.*, index s.v. Djāwa, Djāwaga.

[670](#) *Merveilles de l'Inde*, trad. Devic, 1878, CXXIII, p. 152-161.

[671](#) Retraduit de Tai Chün-Fu, conteur de l'époque T'ang, dont le texte a été conservé dans le *T'ai-*

p'ing kuang-chi, compilation datée de 978, et traduit en anglais par Schafer, 1951, p. 421-422.

[672](#) Étranger d'origine musulmane, qui peut être persan ou arabe.

[673](#) Schlegel, 1892 ; cf. *Merveilles de l'Inde*, trad. Devic, p. 5.

[674](#) *Relation...*, trad. Sauvaget, 1948, 8, p. 5, et note 8, 2, p. 39.

CHAPITRE IV

[675](#) Planhol, 1993, p. 326-329.

[676](#) D'après Strabon, III, 4, 2 ; Plin, *NH*, VI, 201, 203, 205 ; textes que me signale aimablement Jehan Desanges. Cf. Gsell, V, p. 151-152.

[677](#) Picard, 1997, p. 136, 317 ; 1997a, p. 44, 128.

[678](#) Lacoste-Dujardin, 1982, p. 118-119.

[679](#) Planhol, 1993, p. 318-319.

[680](#) Laoust, 1923 ; à compléter par Montagne, 1923 ; Colin, 1924 ; Serra, 1983.

[681](#) Brunot, 1920 ; Zgor, 1971.

[682](#) Montagne, 1923.

[683](#) Laoust, 1923, p. 305, 335, 338.

[684](#) *Ibid.*, p. 262-264, 334.

[685](#) Barker-Webb et Berthelot, 1836, p. 20, 136 ; Berthelot, 1879, p. 68. Sur le problème : Laoust, 1923, p. 262.

[686](#) Barker-Webb et Berthelot, 1836, p. 106.

[687](#) *Ibid.*, p. 136-137.

[688](#) *Ibid.*, p. 263.

[689](#) Roussin, 1827, p. 38, 49 ; Gruvel et Bouyat, 1906, p. 13-14, 76, 93, 174-176 ; Gruvel, 1913, p. 6-7 ; Lotte, 1937 ; Revol, 1937 ; Le Rumeur, 1958 ; Anthonioz, 1967-1968 ; Trotignon, 1981 ; Pelletier, 1986.

[690](#) *Ibid.*, p. 224.

[691](#) Anthonioz, 1967, p. 730 ; Pelletier, 1986, p. 227.

[692](#) *Ibid.*, p. 106-107, 113-118. Description très vivante du rôle des dauphins dans Le Rumeur, 1958, p. 24-26.

[693](#) Anthonioz, 1967, p. 703.

[694](#) Pelletier, 1986, p. 145-146.

[695](#) Lotte, 1937, p. 46-48 ; Revol, 1937, p. 197-198, 204 ; Pelletier, 1986, p. 110, 171.

[696](#) Revol, 1937, p. 209.

[697](#) *Ibid.*, p. 184-194.

[698](#) Pelletier, 1986, p. 225.

[699](#) *Ibid.*, p. 11.

[700](#) *Ibid.*, p. 160.

[701](#) Revol, 1937, p. 218, 220.

[702](#) Pelletier, 1986, p. 187.

[703](#) Lotte, 1937, p. 50-51 ; Pelletier, 1986, p. 135-136, 141.

[704](#) *Ibid.*, p. 195.

[705](#) *Ibid.*, p. 190, 230-231.

[706](#) Trotignon, 1981, p. 341-355.

[707](#) Paradisi, 1962.

[708](#) Sur la définition des concepts de « montagne refuge » et de « montagne intacte », voir Planhol, 1968, p. 39-43 ; 1993, p. 54-55.

[709](#) Laoust, 1923 ; Montagne, 1923, 1927. Voir également le soigneux inventaire de la pêche indigène au Maroc, valable pour les premières années du Protectorat, donné par Gruvel, 1923, p. 89-120.

[710](#) Laoust, 1923, p. 238-242.

[711](#) *Ibid.*, p. 240, 263.

[712](#) *Ibid.*, p. 264.

[713](#) *Ibid.*, p. 248.

[714](#) *Ibid.*, p. 247.

[715](#) *Ibid.*, p. 240.

[716](#) *Ibid.*, p. 246.

[717](#) *Ibid.*, p. 244.

[718](#) Grohmann-Kerouach, 1971, p. 134-140. Cf. Miège, 1996, p. 18.

[719](#) Trad. Épaulard, 1956, 1, p. 274-276.

[720](#) Suivant la formule heureuse mise en épigraphe à son livre par Brunot, 1921.

[721](#) La bibliographie sur les Barbaresques est considérable, mais de qualité très inégale. À peu près exclusivement européenne (des ouvrages algériens récents, que je ne citerai pas, ne sont que de pâles compilations, dans un esprit de réhabilitation nationaliste), elle est restée longtemps tournée essentiellement vers les événements beaucoup plus que vers les structures et les problèmes de base. L'analyse de la course en elle-même y est généralement mal séparée de l'histoire générale des cités barbaresques et de leurs rapports avec l'Europe. Les ouvrages de vulgarisation ou de semi-vulgarisation, discursifs ou anecdotiques, sont nombreux et souvent médiocres (on citera ainsi Earle, 1970 ; Durand, 1975 ; et, comme devant être résolument écarté, Coulet du Gard, 1980 ; voir mon compte rendu dans *Mondes et Cultures*, XLII, 1982, p. 376). Des synthèses générales de bon niveau ont cependant été procurées par Rotalier, 1841 ; Lane-Poole, 1890 ; Eck, 1940 ; Hubac, 1949 ; Fisher, 1957 ; Monlaü, 1964 ; Bono, 1964. Ce dernier ouvrage apporte en particulier une somme documentaire considérable et très érudite, quoique un peu touffue, et repose sur l'utilisation de nombreuses sources originales italiennes, avec une bibliographie critique générale très utile qui me dispensera d'aller trop loin dans le détail. Il se limite malheureusement à la course méditerranéenne, sans prendre en compte celle des côtes marocaines atlantiques. Des histoires générales et des ouvrages d'ensemble apportent souvent par ailleurs des traitements honorables et parfois originaux du sujet : ainsi Braudel, 1966, II, p. 190-212. La vue d'ensemble la plus intelligente du phénomène a

été donnée dans le court article de Bauer, 1950, qui exclut malheureusement toute référence. Recueils et commentaires de sources et documents : pour Alger, Devoulx, 1869,1870-1871 ; pour Tunis, Grandchamp,1925,1957 ; pour Tripoli, Pennell, 1985 ; Panzac, 1988. Histoires suivies, pour des villes en particulier : Grammont, 1884, 1887 ; Lacoste, 1931 (Alger) ; Coindreau, 1948 (Salé) ; Dearden, 1976 (Tripoli) ; Sebag, 1989, 1998, p. 185-189, 244-247 (Tunis). Des sources et travaux plus ponctuels seront cités dans les notes ultérieures.

[722](#) J'emploie ci-après indifféremment les termes de « pirate » et « corsaire », « piraterie » et « course ». La distinction juridique, éminemment respectable en son principe, entre le corsaire, possesseur de lettres de marque d'un État internationalement reconnu et agissant sous son égide, et le pirate, hors-la-loi individuel, n'est ici d'aucun intérêt.

[723](#) Bakrî, trad. de Slane, p. 118.

[724](#) Marçais, 1955, p. 128-137.

[725](#) Bakrî, trad. de Slane, p. 169.

[726](#) Bilan et discussion de l'état des questions dans Planhol, 1968, p. 140-143, et 1993, p. 315-322.

[727](#) Marçais, 1946, p. 215 *sqq.* ; *Id.*, 1955 ; Golvin, 1957, p. 88, 124, 144-148.

[728](#) *Ibid.*, p. 148.

[729](#) Marçais, 1946, p. 223-225, pour le déroulement des faits.

[730](#) *Histoire des Berbères*, trad. de Slane, III, p. 117.

[731](#) Marçais, 1946, p. 227.

[732](#) Bauer, 1950, p. 443, qui ne cite malheureusement pas ses sources.

[733](#) Voir Lapeyre, 1959, pour leurs origines géographiques exclusivement continentales.

[734](#) Grammont, 1887, p. 2-3.

[735](#) Bennassar et Bennassar, 1989, pour quelques exemples.

[736](#) Hubac,1949, p. 79.

[737](#) Riggio, 1950, p. 1045.

[738](#) Outre les sources citées ci-après, voir particulièrement Lane-Poole, 1890, p. 200-201 ; Coindreau, 1948, p. 57-58 ; Vovard, 1952 (1951) ; Bono, 1964, p. 5-6, 249-266 ; Boyer, 1985 ; De Groot, 1985, p. 132 ; Sebag, 1998, p. 160-161.

[739](#) Dan, 1649, p. 384.

[740](#) *Ibid.*, p. 378 *sqq.*

[741](#) Haëdo, trad. franç., 1870, p. 501.

[742](#) Salvago, 1937, p. 77.

[743](#) Hubac, 1949, p. 79.

[744](#) Rocqueville, 1675, cité par Coindreau, 1948, p. 61. L'histoire de 1719 est dans Vovard, 1952a, p. 213.

[745](#) Devoulx, 1869, p. 388-389.

[746](#) Caronni, 1805, p. 14.

[747](#) *Ibid.*, p. 12.

[748](#) Salvago, 1937, p. 77.

- [749](#) Gosse, 1933, cité par Coindreau, 1948, p. 131 ; Bono, 1964, p. 78.
- [750](#) Dan, 1649, p. 311 ; Devoulx, 1869, p. 390 ; Grammont, 1884, p. 20-21 ; Razilly dans Deschamps, 1887, p. 18 ; Lane-Poole, 1890, p. 226-227 ; Vovard, 1952, p. 205-207 ; Braudel, 1966, II, p. 207. Sur Danser et sa vie extraordinaire, synthèse de Bono, 1964, p. 358-362.
- [751](#) Lane-Poole, 1890, p. 219-220.
- [752](#) Braudel, 1966, II, p. 208 ; Coindreau, 1948, p. 130.
- [753](#) Grammont, 1884, p. 30, citant la *Gazette de France* de 1665, p. 389-404.
- [754](#) Pour Alger en 1580, Haëdo, 1870, p. 498-499 ; Dan, 1637, p. 313. Les données sont réunies par Bono, 1964, p. 251. Pour la bataille de La Goulette en 1609, Beaulieu-Persac, 1913, appendice VII, p. 210 ; cf. Boyer, 1985, n. 32, p. 105.
- [755](#) Dan, 1649, p. 308-309. Cf. Vovard, 1952, p. 208 ; Bono, 1964, p. 251. Certains cas sont douteux, ce qui explique le décompte légèrement différent de Boyer, 1985, p. 97. Sur la répartition des origines, voir la carte de Bachrouch, 1977, p. 248, pour Tunis.
- [756](#) Grammont, 1884, p. 13-16 ; Bono, 1964, p. 43-44.
- [757](#) Devoulx, 1869, p. 394.
- [758](#) Haëdo, *Histoire des Rois d'Alger*, trad. Grammont, 1881, p. 3-5. La tradition contraire, recueillie par le *Gazevat* (voir p. 165), qui en fait les fils d'un Musulman, est très suspecte, et correspond certainement à une volonté thuriféraire. Une discussion critique approfondie du problème de leurs origines a été donnée par Soucek, 1971a, p. 246-250.
- [759](#) Haëdo, 1881, p. 62. Cf. Bono, 1964, index s. v.
- [760](#) Haëdo, 1881, p. 98 ; Bono, 1964, p. 23.
- [761](#) Haëdo, 1881, p. 158.
- [762](#) *Ibid.*, p. 173.
- [763](#) Grammont, 1887, p. 118, 122.
- [764](#) Haëdo, 1881, p. 182.
- [765](#) Bono, 1964, p. 39-40, après Aurigemma, 1942.
- [766](#) Pignon, 1955 ; Bono, 1964, p. 362-368.
- [767](#) Haëdo, 1871, p. 42-43.
- [768](#) Les données sont réunies par Bono, 1964, p. 220.
- [769](#) Aranda, 1656, p. 9, 82. Cf. Coindreau, 1948, p. 61 ; Boyer, 1985, n. 34, p. 105. L'histoire du capitaine de la tartane française est dans Devoulx, 1869, p. 404-405.
- [770](#) Tout ceci d'après Coindreau, 1948, p. 61.
- [771](#) L'aventure du retour au port de Lisbonne est rapportée par Dan, 1639, p. 428-430 ; cf. Bono, 1964, p. 342-343. Celle des marins anglais en 1663 est dans Gosse, 1952, p. 101-103 ; d'après le récit du protagoniste, Lurting, 1710. Cf. Bono, 1964, p. 343-344.
- [772](#) Grammont, 1887, p. 5, d'après la chronique de Suarez Martinez.
- [773](#) Bono, 1964, p. 223 ; Boyer, 1985, n. 20, p. 104, d'après Haëdo.
- [774](#) Salvago, 1937, p. 75 (485) ; cf. Sebag, 1998, p. 186 et note p. 202.
- [775](#) Tout ce paragraphe s'appuie essentiellement sur la monographie de Coindreau, 1948.

- [776](#) *Ibid.*, p. 33-34. La source de la citation n'est pas donnée.
- [777](#) *Ibid.*, p. 101.
- [778](#) *Ibid.*, p. 57. Le texte intégral du mémoire de Razilly (1580-1637), chef d'escadre en Bretagne, a été publié par Deschamps, 1887, p. 15-35.
- [779](#) François d'Angers, 1644, cité par Coindreau, *Ibid.*, p. 58.
- [780](#) On en trouvera une longue énumération dans Coindreau, 1948, p. 66-84, et p. 115-123 pour leurs théâtres d'opérations.
- [781](#) L'ensemble des données est réuni par Bono, 1964, p. 88.
- [782](#) Lacour, 1883 ; Grammont, 1884, p. 26 ; Jurien de la Gravière, 1887 ; Vovard, 1952.
- [783](#) Aranda, 1656, p. 130.
- [784](#) Dan, 1649, p. 315.
- [785](#) Sebag, 1998, p. 187.
- [786](#) Gandin, 1970.
- [787](#) Synthèses dans Coindreau, 1948, p. 112-123, et Bono, 1964, p. 177-178.
- [788](#) Leclercq, 1926 ; Lewis, 1953 (1973). Deux sources abusives avaient donné respectivement, avec une grosse exagération, 400 et 800 esclaves. Cette dernière a été reproduite par Grammont, 1884, p. 28-29, et Bono, 1964, p. 178.
- [789](#) Barnby, 1970.
- [790](#) Bono, 1964, Loc. Cit. Sur les terreurs provoquées par les incursions sur les côtes britanniques, Fisher, 1957, p. 322-323.
- [791](#) En particulier Fisher, 1957, *passim* et particulièrement p. 138, 186.
- [792](#) Tenenti, 1959, p. 27 *sqq.* ; cf. Braudel, 1966, II, p. 209.
- [793](#) Dan, 1649, p. 317, 320.
- [794](#) Grammont, 1884, p. 26.
- [795](#) Dan, 1649, p. 72.
- [796](#) Haëdo, 1612 (1881), XVII, I ; cf. Grammont, 1884, p. 21.
- [797](#) *Ibid.*, p. 25-26.
- [798](#) Devoulx, 1869, p. 387 ; *Id.*, 1872, p. 36 ; Boyer, 1963, p. 236 ; Bono, 1964, p. 95 ; Turbet-Delof, 1970.
- [799](#) Dan, 1637, p. 264-266 ; Grammont, 1884, p. 24-25 ; Salvago, 1937, p. 59, 62 ; Coindreau, 1948, p. 64 ; Bono, 1964, p. 112-116 ; Bachrouch, 1977, p. 69-71 ; Sebag, 1989, p. 112-115.
- [800](#) Dan, 1649, p. 301.
- [801](#) Salvago, 1937, p. 60.
- [802](#) Aranda, 1656, p. 263.
- [803](#) Grammont, 1884, p. 13-16.
- [804](#) Salvago, 1937, p. 80.
- [805](#) C'est l'idée majeure de Braudel, 1966, II, p. 190-212.

[806](#) Bono, 1964, p. 85 ; Bauer, 1950, p. 442.

[807](#) *Histoire chronologique du Royaume de Tripoly*, manuscrit inédit de la Bibliothèque Nationale, Paris (sur lequel voir Toschi, 1934 ; Bono, 1953), cité par Cerbella, 1955, p. 32 et Bono, 1964, p. 86.

[808](#) Azuni, 1816, p. 113 ; cf. Bono, 1964, p. 87.

[809](#) Tout ceci d'après Grammont, 1884, p. 37-38 ; cf. *Id.*, 1887, p. 304.

[810](#) De Groot, 1985, p. 138, 140, 142 ; Panzac, 1988, p. 131, 139, 145.

[811](#) Desfeuilles, 1956, p. 338 ; Panzac, 1988, p. 131.

[812](#) Et non en 1798 comme le veut Desfeuilles, *Ibid.*, p. 332. Cf. Devoulx, 1869, p. 387 et 411 *sqq.* pour la mention de cette frégate dans les inventaires de la marine algérienne.

[813](#) Tout ce qui suit d'après le recueil exemplaire de textes réunis par Coindreau, 1948, p. 103-109, qui donne les références, et François d'Angers, 1644, p. 301.

[814](#) Tollot, 1742, p. 47. Les textes sur Salé sont donnés d'après Coindreau, 1948, p.111.

[815](#) Réflexions pertinentes à ce sujet dans Bauer, 1950, p. 444.

[816](#) Grammont, 1884, p. 17 ; Bauer, 1950, p. 443 ; Bono, 1964, p. 77-78.

[817](#) Boyer, 1985, p. 97.

[818](#) Il a été publié par Devoulx, 1868.

[819](#) Dan, 1649, p. 307-308 ; Grammont, 1884, p. 17-18 ; Bauer, 1950, p. 443 ; Bono, 1964, p. 77-80.

[820](#) Dan, 1649, p. 307.

[821](#) *Ibid.*, p. 301. Pour la vie à bord, Coindreau, 1948, p. 63-64.

[822](#) Traduction de Vilade, *Revue Africaine*, 1891, p. 127.

[823](#) Venture de Paradis, 1983, p. 144.

[824](#) Dan, 1649, p. 307.

[825](#) Bono, 1964, p. 79.

[826](#) Devoulx, 1869, p. 391-392.

[827](#) Pour les nombreux types de navires : Sebag, 1989, p. 94-99. Bauer, 1950, p. 443, énumère une dizaine de types d'embarcations légères.

[828](#) Vichot, 1974-1975 (*Neptunia*, 1975, 1) ; Pellegrini, 1978, p. 819. Cf. Boyer, 1985, n. 45, p. 106.

[829](#) Dennis, 1962.

[830](#) Devoulx, 1869, *passim*. On voit le nombre des canons portés par les chébecs augmenter régulièrement au long du XVIII^e siècle (24 canons à partir de 1744, p. 398 ; 26 en 1753, p. 400 ; 32 à partir de 1763, p. 403 ; 34 à partir de 1782, p. 410).

[831](#) Dennis, 1962, p. 65.

[832](#) Vichot, 1974-1975 (*Neptunia*, 1975,1).

[833](#) Cité par Vichot, *Ibid.*

[834](#) *Ibid.*

[835](#) Grammont, 1884, p. 15.

[836](#) Bardoux, 1924 : « médiocrement musulmans... vivant sous le masque de l'Islamisme ».

[837](#) Dan, 1649, p. 322-330 ; Grammont, 1884, p. 22 ; Coindreau, 1948, p. 110-111 ; Toschi, 1950 ; Bono, 1964, p. 95-98.

[838](#) Dan, 1649, p. 323.

[839](#) Pour les tavernes, Anonyme, 1822, p. 19 ; cf. Bono, 1964, p. 242. L'histoire d'Embarek est dans Devoulx, 1872.

[840](#) Le texte de Mohamed ben Osmân est cité par Kaddouri, 1992, p. 14, repris par Bennis, 1996, p. 56. Ceux d'Abdallâh ben Aïcha et de Moulay Ismâ'il sont dans Coindreau, 1948, p. 54-55.

[841](#) Il n'existe encore aucune vue d'ensemble satisfaisante de l'évolution de la marine turque. Mustafâ b. 'Abdullâh (= Hadji Khalfâ, ou Kâtîp Çelebî), 1329/1911, dont l'œuvre a été composée en 1656 (traduction anglaise partielle de Mitchell, 1831), est une source importante pour la période antérieure au milieu du XVII^e siècle, mais très anecdotique. L'historiographie ottomane, avec Mehmed Hafid (*circa* 1791), 1952 ; Mehmed Şükrî, 1306 H ; 1328 H ; n'a guère produit que des œuvres énumératives et assez insignifiantes. En Occident, Zinkeisen, 1840-1863, *passim*, et particulièrement III, p. 279-328 ; IV, p. 178 *sqq.*, a fait époque, mais encore à peu près exclusivement d'après les sources chrétiennes et notamment les relations des ambassadeurs vénitiens (Alberi, 1840-1855). Gibb et Bowen, 1950, p. 88-107, concernent surtout le XVIII^e siècle. L'utilisation des sources ottomanes d'archives s'est néanmoins beaucoup développée récemment. Après Uzunçarşili, 1948 ; 1960 ; qui a dressé le cadre institutionnel et commencé l'exploration des textes ; Imber, 1980, a donné un tableau vigoureux pour le XVI^e siècle ; et enfin Bostan, 1992, a apporté, pour le XVII^e siècle, une documentation immense, clairement mise en ordre, quoique manquant quelque peu de vision d'ensemble et de commentaire. Les références de détail seront données ultérieurement.

[842](#) Tout ce qui suit d'après Bazin, sous presse.

[843](#) Cette absence de prédisposition à la vie maritime a été déjà maintes fois signalée, par des auteurs turcs ou occidentaux : Hadji Khalfâ, trad. Mitchell, p. 12 ; Zinkeisen, III, p. 279 ; Kahane, Kahane et Tietze, 1958, p. 1 *sqq.*

[844](#) Anne Comnène, *Alexiade*, 152-158.

[845](#) *Ibid.*, 182-220, 280 ; Kurat, 1936 ; Ahrweiler, 1966, p. 184-186 ; Hess, 1970, p. 1896 ; Sevim et Yücel, I, p. 82-84.

[846](#) Dans Regel, *Fontes Rer. Byz.* I, p. 29, cité par Glykatzi-Ahrweiler, 1958.

[847](#) Sur l'histoire navale des Seldjoukides, les textes sont essentiellement dans Ibn Bibi, édit. Duda, p. 44-46, 61-68, 104-109 ; Uzunçarşili, 1927-1929, II, p. 234-236. Cf. Turan, 1958, p. 123-129 ; Cahen, 1968, p. 119-120, 124-126 ; Sevim et Yücel, I, p. 107-108, 110, 114.

[848](#) Riefstahl, 1931, p. 57-59 ; Konyah, 1946, p. 209-222.

[849](#) *Ibid.*, p. 217.

[850](#) Sevim et Yücel, I, p. 366.

[851](#) Cahen, 1968, p.121.

[852](#) *Ibid.*, p. 126 ; Sevim et Yücel, I, p. 182.

[853](#) Heyd, 1886 (1923), I, p. 301-304 ; Cahen, 1968, p. 166.

[854](#) Cahen, 1965. Voir plus loin note 9 du [chapitre VI](#).

[855](#) Babinger, 1954, p. 232 ; Sevim et Yücel, I, p. 378.

[856](#) . *Ibid.*, p. 208, 378.

[857](#) Après les éditions et commentaires de Yinanç, 1928 ; 1930 ; une édition critique avec traduction française, à laquelle se rapportent nos références, a été procurée par I. Mélikoff-Sayar, 1954, dont nous suivons également les traductions ci-après. Sur le contexte historique, Lemerle, 1957.

[858](#) C'est la signification du titre *khace*. Voir Mélikoff-Sayar, 1954, p. 61, n. 3 et IA, s.v. *hace*.

[859](#) Köprülü, 1943, p. 398-399.

[860](#) Mélikoff-Sayar, 1954, vers 145-152, p. 51-52.

[861](#) Sorte de clarinette.

[862](#) *Ibid.*, vers 153-158, p. 52.

[863](#) Souverain infidèle. Ici l'empereur Andronic III Paléologue (1328-1341).

[864](#) Mélikoff-Sayar, 1954, vers 215-216 et 219-222, p. 54-55.

[865](#) *Ibid.*, vers 249-252, p. 56, et n. 3.

[866](#) *Ibid.*, vers 259-275, p. 57.

[867](#) *Ibid.*, vers 365, p. 60. Une autre source parle de 75 bateaux (*Ibid.*, p. 40).

[868](#) *Ibid.*, vers 451-458. p. 64.

[869](#) *Ibid.*, vers 697-710, p. 72.

[870](#) *Ibid.*, vers 745-754, p. 74.

[871](#) *Ibid.*, vers 875-876, p. 78.

[872](#) *Ibid.*, vers 1099-1101, p. 85.

[873](#) *Ibid.*, vers 1218, 1225-1234, p. 89-90 ; vers 1294-1296, p. 92.

[874](#) *Ibid.*, vers 1365, p. 95 ; v. 1665, p. 103 ; v. 1827-1828, 1839-1840, p. 108-109.

[875](#) *Ibid.*, vers 2163, p. 119 ; cf. p. 42.

[876](#) *Ibid.*, vers 2300, p. 123.

[877](#) *Ibid.*, p. 42.

[878](#) *Ibid.*, vers 762, p. 74 ; v. 825-826, p. 76.

[879](#) *Ibid.*, vers 756-760, p. 74 ; v. 950-955, p. 80.

[880](#) *Ibid.*, vers 1172-1194, p. 88.

[881](#) Burski, 1928, p. 75 ; Kahane, Kahane et Tietze, 1958, p. 5.

[882](#) Clavijo, trad. Markham, p. 27.

[883](#) Zinkeisen, III, p. 280.

[884](#) Burski, 1928, p. 78-79 ; Kahane, Kahane et Tietze, 1958, p. 13.

[885](#) Trad. Mitchell, p. 12.

[886](#) D'après la dédicace de la première édition de Valence (Martorell, 1490). Le traducteur français du XVIII^e siècle, Anonyme (= Caylus), datait la composition, sans doute avec plus de discernement, d'« entre 1434 et 1458 » (p. XIII-XVIII). Cf. Thomas, 1920, p. 32 *sqq.*

[887](#) P. 122, 130-131, 134, 136-137.

[888](#) Babinger, 1954, p. 113. Sur les navires génois au service de Mourad II, Mirmiroglu, 1946, p.11,18.

[889](#) *Ibid.*, p. 99.

[890](#) *Ibid.*, p. 110, 112, 115. Les difficultés navales durant le siège sont détaillées par Ibn Kemal, II, p. 56-58. Les données sur le nombre des navires de la grande flotte varient fortement suivant les sources (350, plus les navires de transport, d'après Kristovoulos ; 400 d'après Âşikpaşazâde reproduit par Ibn Kemal ; cf. Mirmiroglu, 1946, p. 19-21 ; Hess, 1970, p. 1900.

[891](#) Sur les expéditions navales de Mahomet le Conquérant : Mirmiroglu, 1946, p. 86-108 ; Babinger, 1954, p. 159, 231, 254, 284, 336, 417 ; Hess, 1970, p. 1903-1904. Le texte d'Ibn Kemal, cité par Hess, *Ibid.*, p. 1902, attribuant à Mahomet II l'idée de conquérir les cités et terres des princes chrétiens qui étaient « sur les plages de la mer » afin de « flotter sur elle comme une vague », détonne à cette époque et porte la marque de la date de la rédaction. Il ne paraît pas pouvoir être retenu comme l'indice d'une politique navale.

[892](#) Babinger, 1954, p. 257.

[893](#) *Ibid.*, p. 388.

[894](#) Mustafâ b. 'Abdullâh, trad. Mitchell, p. 19-23 ; Zinkeisen, III, p. 282 ; Burski, 1928 ; Hess, 1970, p. 1904-1906.

[895](#) Burski, 1928, p. 34, d'après Marino Sanuto.

[896](#) Hunger, 1970.

[897](#) Burski, 1928 ; Parmaksizoglu, 1955a ; Göyünç, 1978.

[898](#) Heredia (José Maria de), Antoine et Cléopâtre, vers 14, dans *Les Trophées*.

[899](#) Le texte a été publié par Hammer, 1835-1843, VI ; Zinkeisen, III, p. 283 ; Bostan, 1992, p. 3-4. Spandouyn, édit. Schefer, p. 164, précisait bien que « le seigneur sultan Bajazit, devant la prise de Modon, n'avoit jamais de gros navires en son armée de mer [...] mais son fils Sultan Sélim feist faire un arsenal fin et triumpphant et grand pour y mettre ung grand nombre de gallères ».

[900](#) Bostan, 1992, p. 3.

[901](#) Une traduction française de ce passage a été procurée par Deny et Laroche, 1969. Sur les textes de ces mémoires : Gallotta, 1970. Sur la vie des frères Barberousse, voir le récit très vivant d'Achard, 1939.

[902](#) Héros de l'épopée persane, très populaire chez les Turcs comme symbole de courage.

[903](#) Je suis la traduction de Deny et Laroche, 1969.

[904](#) Zinkeisen, III, p. 285.

[905](#) Braudel, 1966, II, p. 321, 323.

[906](#) *Ibid.*, p. 290.

[907](#) *Ibid.*, p. 169.

[908](#) Elles ont été réunies dans les volumes d'Alberi, 1840-1855, et Barozzi et Berchet, 1871. En l'absence de table thématique dans la publication, je donne ci-après le dépouillement des auteurs et des passages qui traitent des questions maritimes : Alberi, I, 1840 : Ludovisi (Daniello de), 1534, p. 17-21 ; Navagero (Bernardo), 1553, p. 66-71 ; Trevisano (Domenico), 1554, p. 135-148 ; Cavalli (Mariano), 1560, p. 291-295 ; Barbaro (Marc-Antonio), 1573, p. 305-307 ; Garzoni (Costantino), 1573, p. 419-425. II, 1844 : Tiepolo (Antonio), 1576, p. 145-153 ; Sorenzo (Jacopo), 1576, p. 197-198 ; Bernardo (Lorenzo), 1592, p. 334-345. III, 1855 : Minio (Marco), 1522, p. 73-74 ; Bragadin (Pietro), 1526, p. 109-110 ; Erizzo (Antonio), 1557, p. 129 ; Barbarigo (Antonio), 1558, p. 151-153 ; Dandolo (Andrea), 1562, p. 164-166 ; Donini (Marcantonio), 1562, p. 188-196 ; Contarini (Paolo), 1583, p. 221-224 ; Morosini (Gianfrancesco), 1585, p. 261-263, 295-297 ; Moro (Giovanni), 1590, p. 347-359 ; Zane (Matteo), 1594, p. 399-404. Barozzi et Berchet, I : Nani (Agostino), 1603, p. 33-34 ; Contarini (Simon), 1612, p. 171-178 ; Valier (Cristoforo), 1616, p. 269-276 ; Contarini (Alvise), 1636-1641, p. 349-368 ; II : Cappello (Giovanni), 1634, p. 18-22 ; Foscarini (Pietro), 1636, p. 88 ; Quirini (Giacomo), 1676, p. 163-168, 180-182 ; Morosini di Alvise (Giovanni), 1680, p. 223-227 ; Civrano (Pietro), 1682, p. 266-267 ; Donado (Giambattista), 1684, p. 336-339.

[909](#) *Les Regrets*, CXXV

[910](#) La bibliographie du sujet est immense et dépasse largement le cadre de cet ouvrage. On pourra retenir, parmi les travaux synthétiques modernes de portée scientifique : Serrano, 1918-1919 ; Hartlaub, 1940 ; Lupo Gentile, 1958 ; Braudel, 1966, II, p. 383-398 ; et enfin le petit livre très intelligent de Lesure, 1972, qui replace bien l'événement dans son cadre historique général. On pourrait ajouter de nombreux livres de vulgarisation ou de semi-vulgarisation, de valeur inégale, qui continuent de se multiplier périodiquement. On en pourra retenir (surtout pour le point de vue proprement militaire) Jurien de la Gravière, 1888 ; et le récit très vivant de Chack, 1938.

[911](#) Je suis les données de Lesure, 1972, p. 115-118, 144-145.

[912](#) *Ibid.*, p. 10-12, avec précieuses notes bibliographiques. On se reportera principalement à Jurien de la Gravière, 1888, I, p. 238-252 ; Quarti, 1930 ; Lopez de Toro, 1956 ; Mas, 1967, I, p. 190-211.

[913](#) Jurien de la Gravière, 1888, I, p. 248-249.

[914](#) Lesure, 1972, p. 149-176.

[915](#) *Don Quichotte*, I, XXXIX.

[916](#) Zinkeisen, III, p. 323 ; Braudel, 1966, II, p. 401 ; Lesure, 1972, p. 227-233 ; Imber, 1991.

[917](#) Lesure, *Ibid.*, p. 214 ; Sevim et Yücel, 3, p. 8.

[918](#) Charrière, 1853, p. 243.

[919](#) Sevim et Yücel, 3, p. 8.

[920](#) Lesure, 1972, p. 227-229.

[921](#) Charrière, 1853, p. 251.

[922](#) *Ibid.*, p. 269 ; le texte a été republié partiellement par Lesure, 1972, p. 232-233. Autres observateurs (véniens) sur la rapidité de régénération de la flotte : Barbaro, dans Alberi, I, p. 306 ; Garzoni, *Ibid.*, p. 423.

[923](#) Charrière, 1853, p. 271.

[924](#) *Ibid.*, p. 387.

- [925](#) *Ibid.*, p. 487.
- [926](#) Lesure, 1972, p. 16.
- [927](#) Sevim et Yücel, 3, p. 6-7, qui, des travaux signalés dans la note 236 ci-dessus, ne connaissent que Braudel, 1966.
- [928](#) Braudel, 1966, II, p. 429.
- [929](#) Deshayes, 1632, p. 212, 214 ; cf. Zinkeisen, IV (1856), p.189-190.
- [930](#) Brèves, 1628, p. 27.
- [931](#) *Ibid.*, p. 31.
- [932](#) Sevim et Yücel, 3, p. 89.
- [933](#) Bostan, 1992, p. 98-99.
- [934](#) Deshayes, 1632, p. 211.
- [935](#) Cité par Kahane, Kahane et Tietze en épigraphe du volume, p. VI.
- [936](#) C'est le monumental ouvrage précité, 1958, après les premières approches de Cholet, 1937 ; Kahane et Kahane, 1942. On le complétera, pour les noms de navires, par Soucek, 1975.
- [937](#) Kahane, Kahane et Tietze, 1958, p. 6-7.
- [938](#) *Ibid.*, p. 8, pour tout le paragraphe qui suit.
- [939](#) Kieffer et Bianchi, 1835, I, p. VII.
- [940](#) Sur ce terme, après Kahane, Kahane et Tietze, 1958, p. 276 (n° 371, avec un autre sens), voir Cezar, 1965, p. 3-17 et particulièrement p. 10.
- [941](#) Kahane, Kahane et Tietze, 1958, p. 8.
- [942](#) *Ibid.*, p. 39.
- [943](#) *Ibid.*, p. 9.
- [944](#) *Ibid.*, p. 16.
- [945](#) *Ibid.*, p. 20-22, 32-33.
- [946](#) *Ibid.*, p. 31.
- [947](#) *Ibid.*, p. 20-22, 32, 39.
- [948](#) Mustafâ b. 'Abdullâh, trad. Mitchell, p. 19.
- [949](#) C'était le terme employé pour « contremaître » à l'arsenal de Venise.
- [950](#) Navagero, p. 67, dans Alberi, I, 1840 ; Trevisano, *Ibid.*, p. 145 ; cf. Zinkeisen, III, p. 292.
- [951](#) Inalcik, 1965, p. 985 ; cf. Bostan, 1992, p. 15.
- [952](#) Chesneau, 1887, p. 244.
- [953](#) Barbarigo, dans Alberi, III, 1855, p. 151.
- [954](#) Navagero, *Ibid.*, I, 1840, p. 67.
- [955](#) Bostan, 1992, p. 51.
- [956](#) *Ibid.*, p. 81. La solde journalière d'un janissaire était à l'époque de 4 à 8 *akçe* par jour.
- [957](#) Deshayes, 1632, p. 211.
- [958](#) Dans Alberi, I, 1840, p. 67.

[959](#) Trevisano, *Ibid.*, p. 147.

[960](#) Cavalli (en 1560), *Ibid.*, p. 294-295 ; cf. Tiepolo (1570), *Ibid.*, II, p. 146 : « quei Candiotti, che banditti di Candie, s'intertenevano in Pera su le taverne ».

[961](#) Raşid, 1282 H, 2, p. 594 ; Mahmud Şevket, 1325 H, p. 91 ; cf. Cezar, 1965, p. 187, qui a cru pouvoir en donner, p. 192, une reconstitution figurée en couleurs, d'ailleurs plaisante. Olivier, An 9, I, p. 34, dit clairement que « Les galiondjis soldats sont tous Musulmans... Les Grecs ne sont employés dans un vaisseau de guerre que pour la manœuvre: la défense en est réservée aux Musulmans. La prudence ne permet pas aux derniers, dans ces circonstances, de donner des armes à des hommes qu'ils oppriment ; ils savent d'ailleurs que les Grecs ne seraient guère disposés à se battre et se faire tuer pour eux. » La situation n'était apparemment pas la même aux siècles d'apogée de l'Empire.

[962](#) Babinger, 1954, p. 110, 139, 331, 487-488. Sur Dragut, Monchicourt, 1930 ; Bono, 1964, index s.v. ; et, pour ses origines, Hadji Khalifa, trad. Mitchell, p. 77.

[963](#) Deshayes, 1632, p. 212.

[964](#) Spandugino, 1551, p. 163 : « un superbissimo arsenale cinto di mura e torrioni... alla guisa Vinitiana ».

[965](#) Cavalli, p. 291 dans Alberi, I, 1840 ; Bostan, 1992, p. 100. Sur les types de navires ottomans, Soucek, 1975. Le principe général d'imitation n'exclut pas qu'il y ait eu des variantes par rapport aux modèles. Un texte italien de 1517, en parlant de « galie turchesche », y fait sans doute allusion (cf. Bacqué-Grammont, 1985, p. 19).

[966](#) Imber, 1980, p. 217.

[967](#) Lesure, 1972, p. 116.

[968](#) Dans Charrière, 1853, p. 272.

[969](#) Imber, 1980, p. 218.

[970](#) Éditions : texte turc avec traduction allemande, Kahle, 1926 ; texte turc, Alpagut et Kurtoglu, 1935 ; *Id.*, avec traduction anglaise, Ökte et Çabuk, 1988 *sqq.* Principales études sur l'homme et son œuvre : Babinger, dans EI¹ ; Ezgü, IA ; Kahle, 1929 ; Yurdaydm, 1952 ; Soucek, 1973, 1992 ; Afetinan, 1974 ; et les commentaires régionaux de Soucek, 1973a ; Mantran, 1973, 1977, 1981, 1985.

[971](#) Voir la judicieuse discussion des dates traditionnelles par Mantran, 1973, p. 159-160.

[972](#) Mantran, 1985, p. 70.

[973](#) Approximativement deux douzaines de la première version et 10 de la seconde. Cf. Goodrich, 1993-1994, p. 117.

[974](#) Sur les cartes de Pîrî Reis : Kahle, 1932, 1933 ; Oberhummer, 1931, 1934 ; Almagia, 1934 ; Afetinan, 1983 ; Soucek, 1992 ; Goodrich, 1993-94.

[975](#) Trad. Mitchell, p. 72.

[976](#) Avezac, 1866 ; Ménage, 1958.

[977](#) Avezac, 1866, p. 47, 72, 77 ; Ménage, p. 305-307.

[978](#) Ménage, 1958, p. 312-313.

[979](#) Soucek, 1971 ; Brice et *al.*, 1977 ; Goodrich, 1985 (1987), 1986 (1988), 1990 ; Özdemir, 1992.

- [980](#) Zinkeisen, III, p. 290-292.
- [981](#) Sevim et Yücel, 3, p. 14-15.
- [982](#) Brèves, 1628a, p. 27-28.
- [983](#) Deshayes, 1632, p. 209.
- [984](#) Bostan, 1992, p. 104.
- [985](#) Antonio Tiepolo (1576), dans Alberi II, 1844, p. 145 ; Bostan, 1992, p. 159.
- [986](#) Imber, 1972.
- [987](#) Imber, 1980, p. 225.
- [988](#) Dans Alberi, II, 1844, p. 341 ; III, 1855, p. 151-152.
- [989](#) Cavalli, en 1560, *Ibid.*, I, p. 292. Cf. Costantino Garzoni, *Ibid.*, p. 420 (en 1573) : « vascelli... in acqua ed allo scoperto tutta l'invernata, il che causa che i legni invecchiano molto piu presto ».
- [990](#) Spandugino, 1551, p. 163.
- [991](#) Bostan, 1992, p. 100.
- [992](#) Daniello de Ludovisi, dans Alberi, I, 1840, p. 19.
- [993](#) Chesneau, 1887, p. 244.
- [994](#) Dans Alberi, I, 1840, p. 307.
- [995](#) Bernardo Navagero, *Ibid.*, p. 67 : « al présente non vi e altro maestro salvo che uno assai buono, di nazione greca, nato in Rodi, nominato Michele Benetto ».
- [996](#) Bostan, 1992, p. 184, 255. Sur l'activité de Mezemorta Hüseyin Pacha à la tête de la flotte, voir Orhonlu, 1971.
- [997](#) Bostan, 1992, p. 178-179.
- [998](#) Mustafâ b. 'Abdullâh, 1329 H, p. 10, 11, 80 ; cf. Veinstein, 1985, p. 67.
- [999](#) Mustafâ..., *Ibid.*, p. 13, 128 ; cf. Kahane, Kahane et Tietze, 1958, p. 15.
- [1000](#) Bostan, 1992, p. 98-100. Pour les antécédents, *Ibid.*, p. 94-95.
- [1001](#) Daniello de Ludovisi, dans Alberi, I, 1840, p. 18.
- [1002](#) Antonio Tiepolo, *Ibid.*, II, p. 146 : « ora questi ancora mancano quasi del tutto » (en 1576).
- [1003](#) Zinkeisen, III, p. 298.
- [1004](#) Kahane, Kahane et Tietze, 1958, p. 14.
- [1005](#) Bacqué-Grammont, 1985, p. 11-17.
- [1006](#) Veinstein, 1985, p. 60.
- [1007](#) Bernardo Navagero, dans Alberi, I, 1840, p. 70.
- [1008](#) Lesure, 1972, p. 64-65, 122. L'auteur pense que les recommandations d'Uluç Ali, rapportées seulement par les historiens ottomans et ignorées des historiens vénitiens qui se fondent sur les témoignages des prisonniers, ont été forgées après coup pour reporter les responsabilités de la défaite sur le Kapudan Pacha. Mais elles sont à tout le moins très plausibles, et les prisonniers n'avaient pas nécessairement été tenus dans le secret des délibérations. Parmaksizoglu, 1955, important pour les caractéristiques institutionnelles et l'évolution de la fonction de Kapudan Pacha, n'aborde pas le problème de leur recrutement et de leur efficacité.

- [1009](#) Goodrich, 1985, p. 86 ; 1986, p. 30 1993-1994, p. 117.
- [1010](#) Bostan, 1992, p. 52 et 54-55, pour tout ce qui suit.
- [1011](#) Lorenzo Bernardo, dans Alberi, II, 1844, p. 335.
- [1012](#) Domenico Trevisano, p. 139 dans Alberi, I ; Lorenzo Bernardo, *Ibid.*, II, p. 341-343.
- [1013](#) Zinkeisen, III, p. 297-298.
- [1014](#) Mariano Cavalli, dans Alberi, I, 1840, p. 292.
- [1015](#) Costantino Garzoni (1573), dans Alberi, I, p. 421.
- [1016](#) Antonio Tiepolo (1576), *Ibid.*, II, p. 148 : « fra i piu inutili gli inutilissimi uomini del Gran Signore ».
- [1017](#) Bostan, 1992, p. 55.
- [1018](#) Après la première synthèse de Zinkeisen, III, p. 308-309, qui reposait exclusivement sur les rapports vénitiens, la connaissance du sujet a beaucoup progressé récemment avec les travaux de Cezar, 1965 ; Imber, 1980, p. 260-265 ; Veinstein, 1985, p. 47-52 ; et surtout Bostan, 1992 (pour le XVII^e siècle), p. 51-66, 230-244.
- [1019](#) Contrairement à ce que dit Imber, 1980, p. 251. Cf. Bostan, 1992, p. 51.
- [1020](#) Pour le terme en général, qui dépasse le cadre de la marine (il y avait des *azab* de terre), voir Köprülü, 1949 ; Uzunçarşılı, 1949.
- [1021](#) Imber, 1980, p. 251-253, 278.
- [1022](#) Bostan, 1992, p. 53.
- [1023](#) Zinkeisen, III, p. 307, d'après Hadji Khalfa.
- [1024](#) Veinstein, 1985, p. 52.
- [1025](#) Cezar, 1965, p. 185 ; Bostan, 1992, p. 242.
- [1026](#) Cezar, 1965, p. 186.
- [1027](#) *Ibid.*, p. 185 ; Bostan, 1992, p. 243.
- [1028](#) Voir les tableaux d'effectifs donnés par Bostan, *Ibid.*, p. 181-185.
- [1029](#) Cezar, 1965, p. 179.
- [1030](#) *Ibid.*, p. 180, 181.
- [1031](#) *Ibid.*, p. 185.
- [1032](#) *Ibid.*, p. 10.
- [1033](#) Zinkeisen, III, p. 308 ; Bostan, 1992, p. 235-238.
- [1034](#) *Ibid.*, p. 231-233.
- [1035](#) Veinstein, 1985, p. 50-51.
- [1036](#) Costantino Garzoni, dans Alberi, I, p. 425 : « che sono le piu triste genti di Turchia ».
- [1037](#) Dans Charrière, II, 1850, p. 199 ; et Veinstein, 1985, p. 37.
- [1038](#) Imber, 1980, p. 265-269 ; Veinstein, 1985, p. 40-47 ; Bostan, 1992, p. 187-224.
- [1039](#) *Ibid.*, p. 212-213.
- [1040](#) Lesure, 1972, p. 144-145 ; Antonio Tiepolo, dans Alberi, II, p.146 ; Lorenzo Bernardo, *Ibid.*,

II, p. 336 ; cf. Zinkeisen, III, p. 300.

[1041](#) Mustafâ b.'Abdullâh, 1329/1911, p. 161-162.

[1042](#) Bostan, 1992, p. 213.

[1043](#) Imber, 1980, p. 268-269 ; Veinstein, 1985, p. 43-47 ; Bostan, 1992, p. 213-220.

[1044](#) *Ibid.*, p. 204-209.

[1045](#) *Ibid.*, p. 207.

[1046](#) Imber, 1980, p. 265-268 ; Veinstein, 1985, p. 40-43 ; et surtout Bostan, 1992, p. 187-203.

[1047](#) Mustafâ b.'Abdullâh, 1329 H, p. 22 ; cf. Bostan, 1992, p. 187-188.

[1048](#) *Ibid.*, p. 267.

[1049](#) *Ibid.*, p. 188, 192.

[1050](#) *Ibid.*, *Loc. Cit.*

[1051](#) Káldy-Nagy, 1977, p. 164 et n. 66 et 67, pour 1543 ; cf. Veinstein, 1985, p. 63.

[1052](#) Pour le XVII^e siècle, des tableaux d'effectifs par catégories sont donnés par Bostan, 1992, p. 196-197.

[1053](#) Mariano Cavalli (1560), dans Alberi, I, 1840, p. 293 : « Vanno ogni giorni facendo nuove esperienze di voghe, ora con quattro, ora con cinque remi per banco, mettendo tre, quattro e cinque uomini ad un remo ; ma per verita non fanno quale proffitto, nè riescono loro le cosè bene come nell' arsenale di vostra serenita ».

[1054](#) Veinstein, 1985, p. 38-39, 53 *sqq.*

[1055](#) *Ibid.*, p. 61.

[1056](#) Cavalli, dans Alberi, I, 1840, p. 294.

[1057](#) Brèves, 1628a, p. 30.

[1058](#) Cavalli, dans Alberi, I, 1840, p. 293.

[1059](#) *Ibid.*, p. 306.

[1060](#) Cité par Zinkeisen, III, p. 292.

[1061](#) *Ibid.*, p. 305.

[1062](#) Deshayes, 1632, p. 217.

[1063](#) Bacqué-Grammont, 1985, p. 20-22.

[1064](#) Brèves, 1628a, p. 32, 34.

[1065](#) Briot, 1696, p. 491, 492, 497.

[1066](#) Gôis, I, 1949, p. 114 ; cf. Hess, 1970, p. 1911.

[1067](#) Ahmed Feridun, 1858, I, p. 429 ; cf. Hess, 1970, *Loc. Cit.*

[1068](#) Veinstein, 1989, p. 162.

[1069](#) « L'édenté », à qui il manque des dents.

[1070](#) Imber, 1980, p. 248 ; Babinger, 1954, p. 442-443.

[1071](#) Geuffroy, 1546 ; cf. Imber, 1980, p. 249.

[1072](#) Voir le portrait bien tracé par Lesure, 1972, p. 57-58.

- [1073](#) Veinstein, 1985, p. 57.
- [1074](#) Tietze, 1953.
- [1075](#) Ms. Or.Add. 7921 du British Museum ; cf. Babinger, 1927, p. 65.
- [1076](#) Tietze, 1953, p. 505.
- [1077](#) Tietze, 1951.
- [1078](#) Tietze, 1950-1955.
- [1079](#) Tietze, 1942 ; cf. Kahane, Kahane et Tietze, 1958, p. 36.
- [1080](#) Deny, 1925 (voir la recension de Köprülü, 1928) ; Köprülü, 1940, p. 59 ; Rossi, 1954.
- [1081](#) Tietze, 1953.
- [1082](#) Texte turc, *Ibid.*, p. 508-509, strophes 1 et 7 (je donne une traduction libre).
- [1083](#) Texte turc, *Ibid.*, p. 510.
- [1084](#) *Ibid.*, *Loc. Cit.*
- [1085](#) Texte turc, *Ibid.*, *Loc. Cit.* ; je rends par cette double allitération le jeu de mots « felek fülk » qui associe l'idée de providence, fortune (*felek*) avec le vieux mot coranique pour « navire ».
- [1086](#) Texte turc, *Ibid.*, p. 511-512, vers 1-2, 5-7, 19-20, 24.
- [1087](#) Ms. 5424 de la bibliothèque de la Mosquée de Fatih, Istanbul, fol. 70^v-73^v ; cf. Kahane, Kahane et Tietze, 1958, p. 26, 28, 631.
- [1088](#) Ms. T.1532 de la bibliothèque de l'Université d'Istanbul, fol. 146^v-147^v ; cf. *Ibid.*, p. 29, 631.
- [1089](#) Tschudi, 1910, p. 30-31.
- [1090](#) Rycaut, 1668, p. 215-216. La phrase est reproduite presque textuellement dans Briot, 1696, p. 497.

AVENTURE DE MER. 7

- [1091](#) Une traduction partielle, éliminant le fatras poético-littéraire et conservant tout ce qui a un intérêt documentaire, a été procurée, avec de précieuses notes, par Henry de Castries, 1929. Tous les passages cités *in extenso* lui sont empruntés. Les dates sont données en calendrier grégorien.
- [1092](#) *Ibid.*, p. V-VII.
- [1093](#) *Ibid.*, p. IV.
- [1094](#) Né en 951, mort en 1030.
- [1095](#) Localité non identifiée, peut-être Marsa Zaïtoun.
- [1096](#) Réminiscence de Coran, XVIII, 62 ; cf. Castries, *Ibid.*, p. 37.
- [1097](#) Coran, VIII, 6.
- [1098](#) Coran, LV, 24.
- [1099](#) Sidi Mohammed ben Ali al-Fichtali, compagnon d'A.T. Cf. Castries, *Ibid.*, note 3, p. 8.
- [1100](#) Al-Tamgrouti lui-même.

[1101](#) A.T. qui, significativement, ignore le terme arabe correspondant, emploie ici le mot turc, dérivé de l'italien (voir p. 201), qu'il a évidemment retenu des cris de l'équipage.

[1102](#) Une des Îles des Princes, non identifiée. Qoqina signifie en grec « la rouge ». On sait que les Turcs donnent collectivement aux Îles des Princes le nom de Kizil Adalar : «les Îles Rouges ». Cf. Castries, *Ibid.*, p. 45, note 4.

[1103](#) Cf. Coran, XXVI, 88.

[1104](#) Andros.

[1105](#) Coran, XVII, 69.

CHAPITRE V

[1106](#) À la bibliographie générale sur les Barbaresques donnée note 47 du chapitre précédent on ajoutera particulièrement Boyer, 1963, p. 231-247 ; Valensi, 1969, p. 62-69.

[1107](#) Grammont, 1884, p. 16-17.

[1108](#) Bono, 1964, p. 220-221 ; Boyer, 1985, p. 95 *sqq.*

[1109](#) Bono, 1964, p. 193-216.

[1110](#) Dans Piesse, 1868, p. 350.

[1111](#) Arvieux, 1735, cité par Boyer, 1985, p.101.

[1112](#) Hees, 1957, p. 85 *sqq.*

[1113](#) Boyer, 1963, p. 232 ; Venture de Paradis, 1983, p. 148-149.

[1114](#) *Ibid.*, p. 101 ; cf. Sebag, 1998, p. 213.

[1115](#) Panzac, 1988, p. 128.

[1116](#) Sandoval, 1872, p. 349. Ce chiffre figure dans un rapport espagnol de 1791 ; cf. Boyer, 1985, p. 96 et note 14, p.104.

[1117](#) Haëdo, 1870-1871, cité par Boyer, 1985, p. 96 et n. 11, p. 104 ; Peyssonnel, 1838, p. 289.

[1118](#) Cité par Boyer, 1985, p. 96.

[1119](#) Pananti, 1820, p. 241.

[1120](#) Braithwaite, 1731, p. 197, 431, 435-436.

[1121](#) Boyer, 1985, p. 93 (sur cette évolution intérieure complexe, Boyer, 1966) ; Peyssonnel, 1838, p. 289.

[1122](#) Venture de Paradis, 1983, p. 144-145.

[1123](#) Van Meteren, 1618, p. 666-668 ; cf. Prévost de Beaulieu-Persac, 1913, Appendice VII, p. 207.

[1124](#) Boyer, 1985, p. 100.

[1125](#) Laugier de Tassy, 1725, p. 268 ; cf. Grammont, 1884, p. 16.

[1126](#) *Ibid.*, p. 7.

[1127](#) Boyer, 1963, p. 238.

[1128](#) Saint-Gervais, 1736, p. 85 et passim, cité par Pellegrin, 1954, n° 92, p. 82 ; et les données recueillies par Sebag, 1998, p. 244.

[1129](#) Panzac, 1988, p. 131.

[1130](#) Estelle, cité par Coindreau, 1948, p. 59 ; Pidou de Saint-Olon, 1694, p. 13 ; Braithwaite, 1729, p. 358.

[1131](#) Estelle, mémoire de 1698 cité par Coindreau, 1948, p. 60.

[1132](#) Chénier, 1787, III, p. 241, 244 ; Coindreau, 1948, p. 54.

[1133](#) Coindreau, *Ibid.*, p. 62, qui ne cite pas sa source, et attribue l'événement, par une faute d'impression, à 1705 (pour 1755).

[1134](#) Panzac, 1988.

[1135](#) *Ibid.*, p. 136, 139.

[1136](#) Tout ceci d'après Coindreau, 1948, p. 64-65, qui donne les références.

[1137](#) Braithwaite, 1729, p. 33, 344, 358.

[1138](#) Chénier, 1787, III, p. 242-244.

[1139](#) Panzac, 1988, p. 138.

[1140](#) Devoulx, 1869 ; 1870-1871 ; Grandchamp, 1957.

[1141](#) Devoulx, 1870-1871, p. 294-303, 449, 454.

[1142](#) Pellegrin, 1954, n° 92, p. 85-88.

[1143](#) Devoulx, 1858, a encore pu recueillir sur lui de nombreuses traditions orales. Cf. Hubac, 1949, p. 223-231 ; Boyer, 1963, p. 232-234 ; Bono, 1964, p. 373-377.

[1144](#) Broughton, 1842. Cf. le long compte rendu de Bardoux, 1924, p. 277-278 pour Hamidou.

[1145](#) Rousset, 1887, II, p. 414.

[1146](#) Grammont, 1884, p. 42.

[1147](#) Mouliéras, 1895, p. 90.

[1148](#) Miège, 1961, III, p. 20, 33.

[1149](#) Slocum, 1948, p. 57-59.

[1150](#) Grenville, 1965, p. 4-6, auquel sont empruntées toutes les citations, et Shaw, 1969, p. 212-215, pour tout ce développement.

[1151](#) Juchereau, 1844 (1819), I, p. 394-396.

[1152](#) Sur ce personnage et son œuvre, Peyssonnel, 1787 ; Moreno, 1790, p. 306-310 ; Olivier, An 9, I, p. 32 ; Uzunçarşılı, 1940-1942 ; Shaw, 1969, p. 216-217.

[1153](#) Anonyme, *Essai sur la puissance navale des Turcs*, Archives Étrangères, Quai d'Orsay, Paris, Mémoires et Documents, Turquie, n° 30, fol. 361-367, cité par Shaw, 1969, p. 216. Cf. Moreno, 1790, p. 300.

[1154](#) Tott, 1785, III, p. 156-159.

- [1155](#) Shaw, 1969, p. 226-227 ; Moreno, 1790, p. 304.
- [1156](#) Olivier, An 9, I, p. 36-37.
- [1157](#) Shaw, 1969, p. 217.
- [1158](#) Juchereau, 1844 (1819), I, p. 395-397.
- [1159](#) Moreno, 1790, p. 297-312.
- [1160](#) *Ibid.*, p. 306.
- [1161](#) *Ibid.*, p. 302-303.
- [1162](#) L'œuvre de Sélim III a été remarquablement retracée et analysée par Shaw, 1969.
- [1163](#) *Ibid.*, p. 217.
- [1164](#) Sur le personnage, Olivier, An 9, I, p. 31-33 ; Göyünç, 1952.
- [1165](#) Shaw, 1969, p. 217-220.
- [1166](#) *Ibid.*, p. 220-221.
- [1167](#) *Ibid.*, p. 221-226.
- [1168](#) *Ibid.*, p. 228-229.
- [1169](#) *Ibid.*, p. 229-240.
- [1170](#) Juchereau, 1819, II, p. 102.
- [1171](#) Shaw, 1969, p. 240.
- [1172](#) Juchereau, 1844 (1819), I, p. 399.
- [1173](#) Durand-Viel, 1937, I, p. 174-176. Pour la place particulière des Hydriotes dans la marine turque, Pouqueville, 1824, II, p. 458-459. Sur Hydra voir le beau livre de Matton, 1953, particulièrement p. 51-53 pour la conscription maritime.
- [1174](#) Durand-Viel, 1937, I, p. 178-181.
- [1175](#) Juchereau, 1844, III, p. 146.
- [1176](#) Durand-Viel, 1937, I, p. 191.
- [1177](#) *Ibid.*, p. 187, 189 ; cf. Juchereau, 1844, III, p. 159, 171, 183, 203-204, 209, 246-248.
- [1178](#) Pouqueville, 1826-1827, III, p. 5-6, 55.
- [1179](#) Durand-Viel, 1937, I, p. 229-230.
- [1180](#) *Ibid.*, p. 267-268.
- [1181](#) *Ibid.*, p. 293-297.
- [1182](#) *Ibid.*, p. 303.
- [1183](#) *Ibid.*, p. 313.
- [1184](#) Cité dans Garreau, 1949, p. 135.
- [1185](#) Slade, 1833, I, p. 206.
- [1186](#) Juchereau, 1844, III, p. 142.
- [1187](#) Juchereau, 1844, I, p. 400.
- [1188](#) *Ibid.*, p. 401.

- [1189](#) Slade, 1833, I, p. 189-190.
- [1190](#) Slade, 1837, cité dans Garreau, 1949, p. 138.
- [1191](#) Durand-Viel, 1937, II, p. 74.
- [1192](#) Juchereau, 1844, I, p. 400.
- [1193](#) Slade, 1833, I, p. 356.
- [1194](#) Durand-Viel, 1937, II, p. 109.
- [1195](#) Juchereau, 1844, I, p. 400.
- [1196](#) Slade, 1837, cité dans Garreau, 1949, p. 138.
- [1197](#) Slade, 1833, I, p. 189-190.
- [1198](#) Slade, 1837, dans Garreau, 1949, p. 138.
- [1199](#) Juchereau, 1844, I, p. 400.
- [1200](#) Kahane, Kahane et Tietze, 1958, p. 605.
- [1201](#) Slade, 1833, I, p. 167-169 ; Durand-Viel, 1937, II, p. 81.
- [1202](#) Slade, 1833, I, p. 176.
- [1203](#) Slade, 1837, dans Garreau, 1949, p. 138.
- [1204](#) Slade, 1833, I, p. 161.
- [1205](#) *Ibid.*, p. 180-181.
- [1206](#) *Ibid.*, p. 202-203.
- [1207](#) *Ibid.*, p. 198.
- [1208](#) *Ibid.*, p. 167.
- [1209](#) *Ibid.*, p. 162.
- [1210](#) Durand-Viel, 1937, II, p. 90.
- [1211](#) Slade, 1837, dans Garreau, 1949, p. 139.
- [1212](#) *Ibid.*, *Loc. Cit.*
- [1213](#) Anonyme, 1845, p. 82.
- [1214](#) Eynaud, 1874, p. 202.
- [1215](#) Kahane, Kahane et Tietze, 1958, p. 605.
- [1216](#) Baker, 1877, p. 276-278 ; Davison, 1963, p. 246.
- [1217](#) Anonyme, 1878, I, p. 64-67, 108-116, 270 ; II, p. 888-910, et p. 906 pour la citation du *Daily News*.
- [1218](#) Bérard, 1897, p. 103 ; Bulow, 1930, p. 206. 114. Bérard, 1900, p. 5-6. Sur la base navale ottomane de la Sude, créée après l'insurrection crétoise de 1866-1868, et sa dégradation progressive : La Martinière, 1911, p. 14.
- [1219](#) Revol, 1915, p. 34-56 pour les opérations navales, et p. 322 pour l'inventaire des forces en présence.
- [1220](#) Churchill, 1925-1931, IV, p. 354.

[1221](#) Tout ce paragraphe s'appuie à peu près exclusivement sur l'ouvrage monumental de Durand-Viel, 1937, qui repose sur un dépouillement considérable d'archives et de sources manuscrites, qui ne sont malheureusement jamais citées et répertoriées, même partiellement.

[1222](#) *Ibid.*, II, p. 31.

[1223](#) *Ibid.*, I, p. 2-5, 425-428.

[1224](#) *Ibid.*, II, p. 22.

[1225](#) *Ibid.*, I, p. 153.

[1226](#) *Ibid.*, II, p. 47-48.

[1227](#) *Ibid.*, I, p. 92. Sur les bateaux des Mamelouks, Brégeon, 1991, p. 354.

[1228](#) Durand-Viel, I, p. 100-102.

[1229](#) *Ibid.*, I, p. 132-136.

[1230](#) *Ibid.*, I, p. 154-157.

[1231](#) *Ibid.*, p. 197-200.

[1232](#) *Ibid.*, I, p. 206-270.

[1233](#) *Ibid.*, I, p. 215.

[1234](#) *Ibid.*, I, p. 233.

[1235](#) *Ibid.*, I, p. 249.

[1236](#) *Ibid.*, I, p. 240.

[1237](#) *Ibid.*, I, p. 276.

[1238](#) *Ibid.*, I, p. 343-425.

[1239](#) *Ibid.*, II, p. 26.

[1240](#) *Ibid.*, I, p. 467-472.

[1241](#) Garreau, 1949.

[1242](#) *Ibid.*, p. 105.

[1243](#) Sur ce personnage, Durand-Viel, 1937, *passim* et particulièrement II, p. 9-18, 141-149.

[1244](#) *Ibid.*, II, p. 9-25.

[1245](#) *Ibid.*, II, p. 111, 114-116.

[1246](#) *Ibid.*, II, p. 81.

[1247](#) *Ibid.*, II, p. 24, 56, 68.

[1248](#) *Ibid.*, II, p. 80, 120, 153.

[1249](#) Garreau, 1949, p. 100.

[1250](#) Durand-Viel, 1937, II, p. 80.

[1251](#) *Ibid.*, I, p. 457-458.

[1252](#) Garreau, 1949, p. 112.

[1253](#) Durand-Viel, 1937, I, p. 475.
[1254](#) *Ibid.*, II, p. 41.
[1255](#) *Ibid.*, II, p. 81.
[1256](#) Dans Garreau, 1949, p. 113.
[1257](#) Durand-Viel, 1937, II, p. 59.
[1258](#) *Ibid.*, II, p. 88.
[1259](#) *Ibid.*, II, p. 208.
[1260](#) *Ibid.*, II, p. 55.
[1261](#) *Ibid.*, II, p. 209.
[1262](#) Cité dans Garreau, 1949, p. 123.
[1263](#) Durand-Viel, 1937, II, p. 256-272.

[1264](#) Tout ceci d'après Ganiage, 1959, p. 127-129, dont je suis pas à pas, et parfois à la lettre, le pittoresque et excellent récit. On trouvera des détails supplémentaires dans Pellegrin, 1954, n° 92, p. 88-89 ; Pradel, 1956.

[1265](#) Miège, 1956 ; IV, 1963, p. 103-104, 107, pour tout ce paragraphe.

[1266](#) Émerit, 1955, p. 366-367. Cf. Pellegrin, 1954, n° 92, p. 82-83.

[1267](#) Émerit, 1955.

[1268](#) *Ibid.*, p. 364-366.

[1269](#) Archives de la Chambre de Commerce de Marseille, J, 1874, cité *Ibid.*, p. 366.

[1270](#) Archives Nationales Affaires Étrangères, B III 385, Mémoire sur Tunis, par Guy de Villeneuve (1777 ?), cité *Ibid.*, p. 367.

[1271](#) Archives de la Chambre de Commerce de Marseille, J, 1874, cité *Ibid.*, p. 368.

[1272](#) Archives de la Chambre de Commerce de Marseille, J, 1874, cité *Ibid.*, *loc. cit.*

[1273](#) *Ibid.*, p. 368.

[1274](#) *Ibid.*, p. 369.

[1275](#) Voir le bilan dressé par Braudel, 1966, II, p. 208-209.

[1276](#) Eremya Çelebi, 1952, p. 47.

[1277](#) On pourrait sans doute tenter une évaluation statistique à partir de la liste des navires nolisés en 1646 par le gouvernement pour l'expédition de Crète, mais Mantran, 1962, p. 488, qui a fait un dépouillement par lieux de résidence des reis, ne l'a pas tenté par affiliation religieuse d'après les noms.

- [1278](#) Mantran, 1962, p. 120,184, 352, 450-451, 491.
- [1279](#) Masson, 1911, p. 401-405 ; Panzac, 1980 ; 1980a ; 1982 ; 1985 ; 1986. L'importance de la « caravane » est déjà soulignée par Grenville, 1965 (texte de 1766), p. 60.
- [1280](#) Panzac, 1985, p. 179-180.
- [1281](#) Panzac, 1982, p. 24-25.
- [1282](#) Volney, 1825. Cf. Issawi, 1966, p. 37.
- [1283](#) Panzac, 1985, p. 181.
- [1284](#) Panzac, 1985, p. 182.
- [1285](#) Panzac, 1982, p. 27.
- [1286](#) Moreno, 1790, appendice II, p. XXXII ; Roche, 1904, p. 65. Pour la date, cf. Étienne, 1994, p. 78.
- [1287](#) Panzac, 1982, p. 27 ; Moreno, 1790, appendice II, p. XXV-XXVI.
- [1288](#) Masson, 1896, p. 409.
- [1289](#) *Id.*, 1911, p. 401.
- [1290](#) *Ibid.*, p. 405 ; Grenville, 1965, p. 4.
- [1291](#) Panzac, 1985, p. 179-180 et p. 188, n. 3.
- [1292](#) Durand-Viel, 1937, I, p. 154.
- [1293](#) Panzac, 1985, p. 177.
- [1294](#) *Ibid.*, p. 179.
- [1295](#) Panzac, 1982, p. 31.
- [1296](#) Svoronos, 1956, p. 202-203.
- [1297](#) Mac Farlane, 1853, p. 70, 72-74. Cf. Gencer, 1985, p. 107-108.
- [1298](#) Collas, 1964, p. 478.
- [1299](#) Gencer, 1985, p. 109-111.
- [1300](#) Reclus, 1879, p. 244.
- [1301](#) Birken, 1980, p. 128.
- [1302](#) Thobie, 1977, p. 342.
- [1303](#) Conker et Witmeur, 1937, p. 123.
- [1304](#) Masson, 1903 ; Charles-Roux, 1932 ; pour tout ce qui suit.
- [1305](#) Masson, 1903, p. 6-7 ; Brahimi, 1970.
- [1306](#) Masson, 1903, p. 3-6, qui leur refuse finalement toute crédibilité.
- [1307](#) Nicolay, 1576, p. 24 ; Masson, 1908, p. 17-18.
- [1308](#) Masson, 1903, p. 8-9 ; Charles-Roux, 1932, p. 64-69.
- [1309](#) *Ibid.*, p. 69-70.
- [1310](#) Ganiage, 1959, p. 62.
- [1311](#) Garrot, 1900, p. 111-187, qui plaide à l'époque pour la reprise de cette pêche ; Masson, 1903, *passim* et particulièrement p. 504-524 ; *Id.*, 1908.

[1312](#) Ibid., p. 16.

[1313](#) Desfontaines, dans Dureau de la Malle, 1838, II, p. 31. C'était la madrague proche de Bizerte signalée par Venture de Paradis, 1983, p. 85. On s'explique mal que Ganiage, 1960, écrive (p. 7), que « c'est seulement au XIX^e siècle qu'elle [la pêche au thon] connut une renaissance véritable » et qu'il place « entre 1817 et 1820... la première concession ».

[1314](#) Pellegrin, 1954, n° 92, p. 91-92 ; Ganiage, 1960, p. 7, 13, 15-17.

[1315](#) Lacoste, 1931a, p. 21.

[1316](#) De nombreuses données ont été réunies par Bennis, 1996, *passim* et notamment p. 56-57.

[1317](#) Dans Cenival et Monod, 1938, *passim* et notamment p. 29, 31, 41.

[1318](#) Ricard, 1955, p. 62.

[1319](#) Hans Staden, dans *Sources inédites de l'Histoire du Maroc, Portugal*, IV, p. 112, cité par Bennis, 1996, p. 57.

[1320](#) Ricard, 1955, cité par Bennis, p. 52.

[1321](#) Bennis, 1996, p. 58.

[1322](#) Zaki, 1996.

[1323](#) Miège, 1996, p. 21-23.

[1324](#) Benjelloun, 1996.

[1325](#) Miège, 1996, p. 23-28 ; Robert-Muller, 1944, p. 275-276.

[1326](#) Lacoste, 1931a, p. 23.

[1327](#) Huetz de Lemps, 1955, p. 168-169.

[1328](#) Hildebrand, 1904, p. 303.

[1329](#) Anonyme, 1928, p. 47-50.

[1330](#) Bérard, 1900, p. 233 ; Despois, 1940, p. 538-540.

[1331](#) Huetz de Lemps, 1955, p. 168.

[1332](#) Lacoste, 1931a, p. 99-109 ; Huetz de Lemps, 1955, p. 169-171.

[1333](#) Garrot, 1900, p. 85-110 ; Lacoste, 1931a, p. 43-98.

[1334](#) Despois, 1940, p. 587.

[1335](#) Despois, 1935, p. 127.

[1336](#) Galbert, 1903 ; Terrier, 1904 ; Paskoff, 1994.

[1337](#) Lacoste, 1930, p. 614-617 ; Huetz de Lemps, 1955, p. 173-174, pour tout ce qui suit.

[1338](#) Hun, 1860, p. 20.

[1339](#) Lacoste, 1931a, p. 121 ; Huetz de Lemps, 1955, p. 161. Despois, 1949, p. 460, donne 1 460 Musulmans pour 3 900 Européens, pour une date quelque peu antérieure. La croissance du nombre des pêcheurs musulmans devait être déjà rapide à cette époque.

[1340](#) Huetz de Lemps, 1955, p. 174.

[1341](#) Tout le paragraphe qui suit s'appuie sur Garrot, 1900 (p. 189-202 : de l'emploi des indigènes à la mer) ; et Lacoste, 1930, p. 596-607.

- [1342](#) Miège, 1996, p. 30.
- [1343](#) Marchand, 1926, p. 98-100.
- [1344](#) Ray, 1936.
- [1345](#) Despois, 1949, p. 463-465, avec abondante bibliographie. On y ajoutera particulièrement, pour Casablanca, l'excellent traitement monographique donné par Adam, 1968, 1, p. 309-314.
- [1346](#) Chaara, 1996, p. 94.
- [1347](#) Miège, 1996, p. 33.
- [1348](#) Marchand, 1926, p. 90.
- [1349](#) *Ibid.*, p. 96-97.
- [1350](#) Chaara, 1996, p. 95.
- [1351](#) Bonniard, 1934, p. 400-411.
- [1352](#) Voir l'inventaire très minutieux établi pour l'Algérie par Dieuzeide et Novella, 1953.
- [1353](#) Lettre adressée de Latakiah au consul de France à Alep et citée par Weulersse, 1940, p. 170.
- [1354](#) *Ibid.*, p. 168-169.
- [1355](#) Devedjian, 1926, p. 285-286.
- [1356](#) Nicolas, 1971, p. 179-180 ; Mansur, 1972, p. 49-52.
- [1357](#) Despois, 1937 ; 1940, p. 533-548 ; Louis, 1961-1963 ; 1961-1962, p. 17-35 et *passim* ; Gateau, 1966 ; Tlatli, 1967, p.109-125 ; Roudhane, 1995 ; Bejaoui, 1995 ; Bradai et *al.*, 1995 ; Cherif, 1995 ; El Aiba, 1995.
- [1358](#) Traduction Kramers-Wiet, I, p. 67, 69.
- [1359](#) Traduction Épaulard, II, p. 390.
- [1360](#) Une bonne description technique de leur activité a été donnée à l'époque par Hennique, 1888. Cf. Pellegrin, 1954, n° 93, p. 64-65.
- [1361](#) Despois, 1940, p. 535.
- [1362](#) Tlatli, 1967, p. 112.
- [1363](#) Louis, 1961-1963, 1, p. 224.
- [1364](#) Despois, 1940, p. 548 ; Pellegrin, 1954, n° 92, p. 89-91 ; Louis, 1961-1963, I, p. 229-230 ; Gateau, 1966, I, pl. LV bis ; Tlatli, 1967, p. 117.
- [1365](#) Despois, 1940, p. 531-532.
- [1366](#) Louis, 1961-1963, I, p. 213.
- [1367](#) Gateau, 1946; 1966, 1, pl. X-XII ; Louis, 1961-1963, p. 214-220.
- [1368](#) *Ibid.*, p. 373-374.
- [1369](#) Zaouali, 1995.
- [1370](#) Gateau, 1966, II, p. 90.

- [1371](#) Louis, 1961-1962, p. 285, liste d'après laquelle j'ai effectué l'analyse sémantique.
- [1372](#) Gateau, 1966, II, d'après lequel j'ai établi le dépouillement numérique donné ici.
- [1373](#) Toute cette évolution a été magistralement retracée par Despois, 1940. Cf. Planhol, 1993, p. 325.
- [1374](#) Despois, 1940, p. 222-223.
- [1375](#) Tlatli, 1967, p. 109.
- [1376](#) Voir par exemple Thoumin, 1936, p. 302-303.
- [1377](#) Haut Commissariat..., 1922.
- [1378](#) Weulersse, 1940, p. 173-190 ; Vercoe, 1947 ; Charles, 1973.
- [1379](#) *Ibid.*, p. 237.
- [1380](#) Shaw, 1757, p. 267.
- [1381](#) Charles, 1973, p. 233.
- [1382](#) Bérard, 1900, p. 252.
- [1383](#) Weulersse, 1940, p. 180.
- [1384](#) Mutlak, 1973, p. 9-13.

AVENTURE DE MER. 8

[1385](#) Une traduction a été procurée, avec de nombreuses notes, précieuses en particulier pour le vocabulaire, par Deny, 1964, à laquelle est emprunté tout ce qui suit.

[1386](#) Tous ces titres sont dérivés de l'italien, « kapudana » (*kapoudana*) vient de *capitaine*, désignant la galère capitaine ou *galea capitana*, tout comme « patrona » vient de (*galea*) *patrona* ou (galère) patronne, et « riyala » de (*galea*) *reala* ou (galère) royale ; le nom, de forme féminine, des bâtiments ayant été appliqué à leurs commandants. Cf. *Ibid.*, p. 41, note 23.

[1387](#) Les heures, données sur les registres selon l'usage musulman, qui les compte d'un coucher de soleil au coucher suivant (la nuit précède ainsi le jour), ont été converties par nous selon l'usage occidental actuel.

[1388](#) *Ibid.*, p. 16.

[1389](#) *Ibid.*, p. 19, 21, 22.

[1390](#) *Ibid.*, p. 32.

[1391](#) *Ibid.*, p. 15.

[1392](#) *Ibid.*, p. 6, 23.

[1393](#) *Ibid.*, p. 19.

[1394](#) *Ibid.*, p. 19, 20 (deux fois), 23.

[1395](#) *Ibid.*, p. 13.

[1396](#) *Ibid.*, p. 12.

[1397](#) *Ibid.*, p. 35-36.

[1398](#) *Ibid.*, p. 27.

[1399](#) *Ibid.*, p. 5.

[1400](#) *Ibid.*, p. 26.

AVENTURE DE MER. 9

[1401](#) Littérature considérable. En dehors des souvenirs d'un des acteurs principaux (Milne, 1921 ; plaidoyer *pro domo*), une première élaboration des sources a été donnée dans Voitoux, 1919, 1919a ; Corbett, 1920 (chap. III) ; Ludwig, 1920 ; Habert, 1920 ; Bienaimé, 1920 ; Bernotti, 1921 ; bientôt suivis par les discussions détaillées (les plus approfondies pour l'analyse critique des mouvements de navires) de Farnaise, 1922. Les sources allemandes ont été rassemblées et colligées dans la traduction de R. Jouan (« Le *Goeben* et le *Breslau* », 1930). Dès lors était venu le moment des appréciations globales, intégrant l'opération dans les perspectives générales de la guerre : Churchill, I, 1925, p. 188-189, 202-208, 226-236, 422-424, 431-432 ; IV, 1931, p. 354-356 ; Cruttwell, 1936, p. 69-72 ; Tuchman, 1962, chap. X ; Woodward, 1967, p. 170-172. L'hypothèse aventureuse de Gottlieb, 1957, p. 47 *sqq.* et *passim*, d'une combinaison machiavélique de Londres et Paris pour favoriser l'échappée du *Goeben* afin de contrecarrer les vues russes sur Constantinople et les détroits, a été réfutée, par Marder, 1961-1969, II, p. 21 *sqq.*, et, d'après des sources nouvelles, par Trumpener, 1971. Un point final magistral a été donné par Van der Vat, 1985.

[1402](#) G. Fiennes, dans l'*Observer* du 27 juin 1918, cité dans Jouan, 1930, p. 164.

[1403](#) Van der Vat, 1985.

[1404](#) Churchill, 1925, p. 188.

[1405](#) Discussion très complète de la vitesse et de l'armement respectifs de toutes les flottes de Méditerranée à l'époque et des perspectives de stratégie navale dans Farnaise, 1922, p. 9-61.

[1406](#) Churchill, 1925, p. 208.

[1407](#) Farnaise, 1922, p. 80-82.

[1408](#) Churchill, 1925, p. 230.

[1409](#) *Ibid.*, p. 232-233.

[1410](#) *Ibid.*, p. 203, 205.

[1411](#) Farnaise, 1922, p. 225-226.

[1412](#) *Ibid.*, p. 229.

[1413](#) Churchill, I, 1925, p. 189 ; IV, 1931, p. 354.

[1414](#) *Ibid.*, p. 355.

[1415](#) Trumpener, 1971, p. 173.

[1416](#) Tirpitz, 1922, p. 361 ; Jouan, 1930, p. 16.

[1417](#) *Ibid.*, p. 28.

[1418](#) Tirpitz, 1922, p. 362, écrit que, à la suite des nouvelles selon lesquelles les forces navales autrichiennes « n'étaient pas en mesure de prêter assistance [au *Goeben*], en raison de la situation de la flotte, de son éloignement et de son manque de préparation »,... « on télégraphia à l'amiral Souchon pour lui dire qu'il était libre de ses mouvements. Conformément au premier ordre reçu, il

choisit donc la direction de Constantinople ». En fait il semble bien que la décision de Souchon ait été prise avant la réception du dernier ordre de l'État-Major de la marine.

CHAPITRE VI

[1419](#) Masson, 1911, p. 638.

[1420](#) Nicolsky, 1945, p. 189 ; cf. Decei, 1955, p. 245 ; Kortepeter, 1966, p. 109.

[1421](#) Masson, 1911, p. 637 ; Turgay, 1983.

[1422](#) Chardin, 1830, I, p. 150-152.

[1423](#) Roe, 1740 ; Masson, 1911, p. 637-638 ; Peyssonnel, 1787, II, p. 219-220.

[1424](#) Sevim et Yücel, I, p. 103, 107.

[1425](#) Heyd, 1886, II, *passim* et particulièrement p. 156-215 ; synthèses plus récentes dans Bratianu, 1929 ; 1969, p. 171-301.

[1426](#) Heyd, 1886, II, p. 93-94 ; Bryer, 1966.

[1427](#) Traduction Defremery, II, p. 354-355. Il ne faut pas attacher d'importance à l'allusion aux exploits maritimes que Gazi Çelebi (émir de Sinope de 1300 à 1322, de la dynastie des Pervane oğullari) aurait, d'après le même voyageur (*Ibid.*, p. 350-351), accomplis contre des navires grecs en « s'embarquant souvent sur des vaisseaux de guerre » afin de les combattre, même s'il peut y avoir un fond de vérité dans les traditions le concernant qu'LB. avait recueillies et qui le dépeignent « doué d'une aptitude particulière à rester longtemps sous l'eau et à nager avec vigueur » et « à plonger sous les vaisseaux grecs » pour les percer « d'une lance aiguë ». C'est bien plutôt la technique défensive d'un côtier, certes familier de sa mer riveraine, que celle d'un commandant de flotte, quoi qu'en disent Sevim et Yücel qui, dans leur vaste synthèse historique (I, p. 275), lui attribuent « une flotte puissante » (*kuvvetli donanma*). Le fait qu'I.B. commette au sujet de ce personnage une grossière erreur historique (*Ibid.*, et voir les notes p. 457-458, d'ailleurs périmées par la chronologie établie par Sevim et Yücel, *Ibid.*, p. 191, 275) ne plaide guère en faveur de la précision de ces données.

[1428](#) Heyd, 1886, II, p. 358.

[1429](#) *Ibid.*, p. 359-360.

[1430](#) Zinkeisen, IV, 1856, p. 493-497 et *passim* ; Allen, 1940, p. 89-96 : The Cossacks, a Power in the Black Sea ; Longworth, 1972, p. 32-35.

[1431](#) Bostan, 1992, p. 88-89. Voir pour l'utilisation plus générale du terme les aventures de mer 10 et 11 ci-après.

[1432](#) Longworth, 1972, p. 32.

[1433](#) Zinkeisen, IV, p. 495.

[1434](#) Roe, 1740, p. 457, 486, 494, 509.

[1435](#) Zinkeisen, IV, p. 504.

[1436](#) Najim, cité par Longworth, 1972, p. 35.

[1437](#) Evliya Çelebi, 1969-1971, 3, p. 114.

[1438](#) Voir dans Rambaud, 1876, p. 467-468, le récit de l'évasion d'une bande de 150 captifs russes, parmi lesquels l'*ataman* des Zaporogues, qui ramaient sur le navire du pacha de Trébizonde.

[1439](#) Bilan dans Kortepeter, 1966, p. 97-108.

[1440](#) Evliya Çelebi, édit. Danişman, II, p. 246.

[1441](#) *Ibid.*, II, p. 240.

[1442](#) Bostan, 1992, p. 25-27 et carte hors-texte c.

[1443](#) Eremya Çelebi, p. 15, 18.

[1444](#) Peyssonnel, 1787. Voir également le tableau plus succinct de Grenville, 1965, p. 49-54, reproduit dans Braudel, 1979, 3, p. 411.

[1445](#) Planhol, 1993, p. 724.

[1446](#) Mantran, 1962, p. 482.

[1447](#) *Ibid.*, p. 486.

[1448](#) Peyssonnel, 1787, *passim*, les décrit avec un grand luxe de détails.

[1449](#) Planhol, 1979, p. 321-325.

[1450](#) Peyssonnel, 1787, II, p. 203-204.

[1451](#) Masson, 1911, p. 641-643 ; Grenville, 1965, p. 49.

[1452](#) Anthoine, 1805, p. 262.

[1453](#) Michaud et Poujoulat, 1833, p. 265.

[1454](#) Taitbout de Marigny, 1837, p. 108.

[1455](#) Fontanier, 1834, p. 225.

[1456](#) *Ibid.*, p. 63-65.

[1457](#) Issawi, 1970 ; cf. Planhol, 1993, p. 557-563.

[1458](#) Turgay, 1983 ; Issawi, 1970, p. 20.

[1459](#) Fontanier, 1834, p. 63-64.

[1460](#) Bryer, 1966.

[1461](#) Strabon, XI, 2,12 ; Taitbout de Marigny, 1837, p. 23, 198-200 ; Spencer, 1839, p. 172.

[1462](#) Meeker, 1971.

[1463](#) Tournefort, 1717, p. 2-4.

[1464](#) *Ibid.*, p. 4.

[1465](#) *Ibid.*, p. 13-68.

[1466](#) *Ibid.*, p. 62-63.

[1467](#) Peyssonnel, 1787, II, p. 215-217.

[1468](#) Grenville, 1965, p. 50-53.

[1469](#) Fontanier, 1834, p. 47, 49, 50-51, 55-58.

[1470](#) Spencer, 1839, p. 167.

[1471](#) *Ibid.*, p. 163-164.

[1472](#) Fontanier, p. 52, 68.

[1473](#) Planhol, 1968, p. 222-224.

AVENTURES DE MER. 10-11

[1474](#) Baysun, 1948, a procuré sur lui une première grande synthèse.

[1475](#) À l'édition originale (IX vols., Istanbul, 1314/1898-1938), largement tronquée par la censure ottomane, il faut préférer l'édition Damsman, 1969-1971, bien qu'elle soit en langage modernisé (voyage en mer Noire au tome 3, p. 72-142). La traduction anglaise partielle de Hammer, 1846-1850 (voyage en mer Noire au tome II, p. 35-74) est parfois inexacte et a été certainement faite d'après un manuscrit lacunaire. La filiation et la précellence des manuscrits ont été établies par Mac Kay, 1975, mais le besoin d'une édition critique se fait encore cruellement sentir.

[1476](#) Bostan, 1992, p. 88.

[1477](#) Résumé de ses voyages, qui en dégage bien la portée, dans Gabriel, 1952, p. 100-102.

[1478](#) Sur cette situation, on verra les récits de l'ambassade du marquis de Nointel : Vandal, 1900.

[1479](#) Chardin, I, p. 127-130.

[1480](#) Et non le 17 (*Ibid.*, p. 135, qui est une faute d'impression).

[1481](#) Voir l'aventure de mer 16 et la [figure 16](#) pour les inconvénients de cette disposition !

[1482](#) Selon Grenville (1965, p. 54), qui écrit en 1765, on dit d'ordinaire que si un navire sur trois revient de ses voyages en mer Noire, le marchand y trouve son profit. « Il n'est pas nécessaire », écrit-il, « de dire que c'est une exagération ». Cf. Braudel, 1979, 3, p. 411.

[1483](#) Chardin, I, p. 135-141.

[1484](#) *Ibid.*, I, p. 160-163.

[1485](#) *Ibid.*, I, p. 166-167 ; II, p. 151.

[1486](#) *Ibid.*, II, p. 162, 166, 168-169.

[1487](#) *Ibid.*, III, p. 28, 29-30, 32-33, 36-37, 40.

[1488](#) J'ai pu le constater moi-même en mer Noire en 1961, et en d'autres occasions en divers points de la Turquie. La forme la plus polie en consiste, aujourd'hui, à souligner leurs particularismes.

CHAPITRE VII

[1489](#) Planhol, 1992 (1990), p. 51-52.

[1490](#) Planhol, 1993, p. 481-483.

[1491](#) *Ibid.*, p. 524-536.

[1492](#) Le fait a depuis longtemps attiré l'attention : Ch. Schefer le remarquait déjà dans sa note, p. 1, à son édition de Raphaël du Mans, 1890. On trouvera des listes plus ou moins longues dans Bala, 1950, p. 409 ; Dunlop, 1960, p. 959 ; Miquel, 1967-1988, III, p. 243 ; Mofakham-Pâyân, 1969, p. 14-25, avec carte (liste la plus longue, quoique encore non exhaustive, incluant les noms donnés par les Occidentaux et les Chinois et aboutissant à un total de 37 dénominations) ; Planhol, 1992 (1990), p. 52 ; auxquels je renvoie pour le détail des références.

[1493](#) Déjà signalé par Mostawfi, *Nozhat...*, I, p. 239 ; II, p. 231.

[1494](#) Planhol, 1992 (1990), p. 52, pour plusieurs exemples.

[1495](#) *Ibid.*, p. 51.

[1496](#) P. 134.

[1497](#) P. 80-81.

[1498](#) P. 86.

[1499](#) P. 7-8.

[1500](#) Trad. Wiet, p. 219.

[1501](#) Minorsky, 1937, p. 53.

[1502](#) Trad. Pellat, I, p. 167.

[1503](#) P. 217, 227.

[1504](#) Trad. Kramers, II, p. 378.

[1505](#) Trad. Pellat, I, p. 164.

[1506](#) Cf. Miquel, 1967-1988, II, p. 531.

[1507](#) Mostawfi, *Nozhat...*, I, p. 239 ; II, p. 231.

[1508](#) Mas'oudî, trad. Pellat, I, p. 109.

[1509](#) Mostawfi, *Nozhat...*, II, p. 232.

[1510](#) Planhol, 1992 (1990), p. 52.

[1511](#) Ibn Hauqal, trad. Kramers, II, p. 332-333, 340, 378.

[1512](#) Mas'oudî, *Prairies d'Or*, trad. Pellat, I, p. 168.

[1513](#) Ibn Hauqal, trad. Kramers, II, p. 385.

[1514](#) *Ibid.*, II, p. 379.

[1515](#) *Ibid.*, p. 382.

[1516](#) Minorsky, 1937, p. 60 ; Mas'oudî, trad. Pellat, I, p. 168.

[1517](#) Browne, 1905, p. 199 ; Mas'oudî, trad. Pellat, I, p. 166-167 ; autres sources dans Dunlop, 1960, p. 960.

[1518](#) Édit. Yule-Cordier, I, p. 52.

[1519](#) Pegolotti, 1936, *passim*, voir index s. v. Talani, Taliva.

[1520](#) D'après Contarini, dans Barbaro et Contarini, p. 151.

[1521](#) Planhol, 1992 (1990), p. 53.

[1522](#) Pegolotti, 1936, p. 380.

[1523](#) Clavijo, 1859, p. 93.

[1524](#) Heyd, 1886, II, p. 376-377.

[1525](#) Richard, 1963.

[1526](#) *Ibid.*, et Richard, 1970, p. 362.

[1527](#) Barbaro et Contarini, p. 5-6 ; Heyd, 1886, II, p. 376.

[1528](#) Observations de Contarini en 1476 dans Barbaro et Contarini, 1873, p. 146.

[1529](#) Angiolelli, 1873, p. 114.

[1530](#) Contarini, dans Barbaro et Contarini, p. 147, 151.

[1531](#) *Ibid.*, p. 148.

[1532](#) *Ibid.*, p. 145-146.

[1533](#) Nikitine, 1960, p. 8-10.

[1534](#) *Ibid.*, p. 71-72.

[1535](#) Jenkinson, 1886.

[1536](#) . *Ibid.*, p. 98.

[1537](#) Arthur Edwards, *Ibid.*, p. 383.

[1538](#) *Ibid.*, p. 391-392, 398-399, 405-406.

[1539](#) Kurat, 1966.

[1540](#) Bennigsen et Berindei, 1979-1980, p. 78.

[1541](#) *Ibid.*, p. 72-73.

[1542](#) Nagdaliev, 1976.

[1543](#) Olearius, 1656, p. 232.

[1544](#) *Ibid.*, p. 214.

[1545](#) *Seyâhatnâmesi*, édit. Danişman, III, p. 297.

[1546](#) *Ibid.*, p. 300.

[1547](#) *Ibid.*, Loc. Cit.

[1548](#) Stepanov, 1957, I, p. 310-370.

[1549](#) Hanway, 1754, I, p. 9.

[1550](#) *Ibid.*, p. 17, 106, 133.

[1551](#) *Ibid.*, p. 433-436.

[1552](#) Anonyme, 1798, p. 73.

[1553](#) Fraser, 1826, p. 170-171.

[1554](#) Eichwald, 1834, p. 151.

[1555](#) *Ibid.*, p. 331, 336, 340.

[1556](#) Nagdaliev, 1976 ; Gouseïnova, 1981.

[1557](#) K.E. Abbott, cité par Issawi, 1971, p. 160.

[1558](#) Gödel, 1849, p. 68.

[1559](#) Blau, 1858, p. 232.

[1560](#) Bazin et Bromberger, 1982, p. 92.

[1561](#) Olearius, 1656, p. 235.

[1562](#) Trézel, 1826, p. 115.

[1563](#) Aucher-Eloy, 1843, p. 411 ; Chodzko, 1850, p. 75.

[1564](#) Bazin, 1980, II, p. 129-130.

[1565](#) Rabino, 1915-1916, p. 32.

[1566](#) J'ai donné une vision d'ensemble, très raccourcie, des attitudes successives de l'Iran à l'égard de la mer dans Planhol, 1996 (1994).

[1567](#) Strabon, II, 5, 18.

[1568](#) Hérodote, IV, 44.

[1569](#) *Ménexène*, 12.

[1570](#) Saadi, I, 16.

[1571](#) Le texte de l'histoire supposée du voyage de Hâfez, avec le poème en traduction anglaise, est dans Firichtha, édition de Calcutta, 1958, p. 40-41. Je suis pour le second passage la traduction de Seghers, 1978, p. 132 (cf. la note p. 168). Pour le caractère fabriqué de ce voyage, Lescot, 1944, p. 73, qui donne les références des critiques persans modernes. Autres textes de Hâfez sur la mer dans les traductions en langues occidentales de Hammer, 1812-1813, II, p. 69, 122, 201 ; Guy, 1927, p. 222.

[1572](#) Le texte a été traduit en français par Quatremère, dans *Notices et Extraits des Manuscrits de la Bibliothèque du Roi*, XIV, 1841-1843, I, p. 19-514 ; en anglais par Elliott, 1867-1877, IV, p. 95-126. Cf. Langlès, An VI, I, p. I-CXXXI (traduction résumée) ; Curzon, 1892, II, p. 389.

[1573](#) Wilson, 1928, p. 152-177 ; Schweizer, 1972 ; Planhol, 1989 (1988), pour le développement de Bandar Abbâs. Sur l'assistance navale hollandaise, Floor, 1987, p. 32-36.

[1574](#) Le texte a été traduit et commenté en anglais par O'Kane, 1972. Cf. Lescot, 1972, p. 48 ; Aubin, 1980, p. 122.

[1575](#) Lockhart, 1936, p. 4.

[1576](#) Sykes, 1915, II, p. 366.

[1577](#) Tout ce qui suit d'après Lockhart, 1936 ; 1938 (voir index s. v. navy) ; cf. Amin, 1967, p. 15 sqq. ; Floor, 1987, p. 37-52.

[1578](#) Niebuhr, 1779, II, p. 164.

[1579](#) Bazin, 1838, p. 423.

[1580](#) Curzon, 1892, II, p. 391. Holmes, 1845, p. 129, ne les avait pas vus.

[1581](#) Hanway, 1754, I, p. 109 sqq., 124.

[1582](#) *Bombay Government Consultations*, 19 janvier 1747, cité par Lockhart, 1938, p. 221.

[1583](#) Hanway, 1754, II, p. 525.

[1584](#) Niebuhr, 1779, II, p. 168-169.

[1585](#) Hanway, 1754, II, p. 456.

[1586](#) Wilson, 1928, p. 183-184 ; Amin, 1967, p. 113-114 ; cf. Curzon, 1892, II, p. 392.

[1587](#) Drouville, 1828, p. IV

[1588](#) Morier, 1818, I, p. 87.

[1589](#) Morier, 1986, p. 79-112.
[1590](#) Brugsch, 1863, II, p. 243.
[1591](#) Gabriel, 1929, p. 70.
[1592](#) Massé, 1938.
[1593](#) Wilson, 1928, p. 259.
[1594](#) Curzon, 1892, II, p.395-396.
[1595](#) *Ibid.*, p. 356, 360-361.
[1596](#) Brittlebank, 1873, p. 232.
[1597](#) Curzon, 1892, II, p. 394.
[1598](#) *Ibid.*, p. 396.
[1599](#) Graux et Daragon, 1905, p. 14-15.

[1600](#) Ibn Hauqal, trad. Kramers, II, p. 379.
[1601](#) Jenkinson, p. 62.
[1602](#) Hanway, 1754, *passim* et notamment I. p. 109-110, 112-116, 139, 277.
[1603](#) *Ibid.*, p. 113-114.
[1604](#) *Ibid.*, p. 116.
[1605](#) Eichwald, 1834, p. 298-299.
[1606](#) Anonyme, 1904.
[1607](#) Eichwald, 1834, p. 249-250, 264, 295-299.
[1608](#) Aucher-Aloy, 1843, p. 355.
[1609](#) Bazin et Bromberger, 1982, p. 90-93.
[1610](#) Il a été clairement énoncé, à défaut d'être résolu, par Bromberger, *Ibid.*, p. 92.
[1611](#) Irons, 1975.

AVENTURES DE MER. 12-14

[1612](#) Najaf Koolee Meerza, *Journal...*
[1613](#) *Ibid.*, I, p. x.
[1614](#) *Ibid.*, p. XII.
[1615](#) *Ibid.*, p. 170.
[1616](#) *Ibid.*, p. 171-173.
[1617](#) *Ibid.*, p. 173-175.

[1618](#) Concepts familiers à la cosmogonie musulmane, et particulièrement iranienne. Le globe terrestre est censé reposer sur les cornes d'un bœuf, dont les mouvements d'impatience provoquent les tremblements de terre. Cf. Massé, 1938, I, p. 181.

[1619](#) Poussière prélevée à Karbalâ, sanctuaire majeur de l'Islam chiite, sur la tombe de l'*imâm* Hosseïn, petit-fils de Mahomet, massacré avec sa famille en 680.

[1620](#) Un drachme valait environ 3 grammes.

[1621](#) Courrier rapide monté.

[1622](#) Les douze *imâms* de l'Islam chiite.

[1623](#) Najaf Koolee, *Journal...*, I, p. 186-208.

[1624](#) *Ibid.*, p. 239-245.

[1625](#) *Ibid.*, p. 245-246.

[1626](#) Sur la vie de ce personnage, encore mal connue dans le détail, les principales synthèses sont celles de Nicolas, 1905 ; Balyuzi, 1973 ; Fayzi, 1352/1973-4 ; Mac Eoin, 1988 (1989).

[1627](#) Cité par Nicolas, 1905, p. 207.

[1628](#) Bâb (Le), 1905, p. 212.

[1629](#) Nicolas, 1905, *Loc. Cit.*

[1630](#) Bâb (Le), *Beyân arabe*, *Loc. Cit.*

[1631](#) *Ibid.*, *Loc. Cit.*

[1632](#) Lithographié à Téhéran et connu très vite en Occident par une traduction allemande, assez enjolivée, de 1878. Voir en dernier lieu celle de Leicht, 1969.

[1633](#) Allusion à l'histoire (légendaire ?) selon laquelle Xerxès, en 480 av. J.-C., au début de la Seconde Guerre Médique, aurait fait fouetter la mer à la suite de la tempête qui avait détruit le pont de bateaux qu'il avait construit pour le passage de l'Hellespont (Dardanelles). Connu par les sources grecques, le récit est suspect, l'action de fouetter la mer paraissant beaucoup plus conforme aux croyances, naturalistes, des Grecs qu'à celles des Persans de l'époque.

[1634](#) Le soleil, symbole du Dieu Ahura Mazda, figurait sur le drapeau persan.

[1635](#) Leicht, 1969, p. 39-44.

[1636](#) *Ibid.*, p. 141-143.

[1637](#) Pour un récit de son voyage de retour de 1889, Feuvrier, p. 1-125.

[1638](#) Bac, 1928, p. 239-240.

CHAPITRE VIII

[1639](#) J'emprunte ce titre au livre de Villiers, 1940 (voir Aventure de mer 17), qui reste sans doute de loin le meilleur document vécu sur la navigation musulmane traditionnelle dans ces mers du Sud.

[1640](#) *Purgatoire*, I, 22-24. Cf. Paléologue, 1909, p. 205.

[1641](#) Un soigneux recensement de cette présence européenne antérieure à la découverte de la route du Cap a été fait par Richard, 1970.

[1642](#) Voir la discussion sur le sens précis du terme dans Hess, 1970, p. 1909.

[1643](#) *Ibid.*, p. 1910.

[1644](#) Stripling, 1942 ; Orhonlu, 1961 (1962) ; Özbaran, 1972.

[1645](#) Déroulement des faits dans Saffet bey, 1912 ; Lombard, 1967, p. 37, 117-118 ; Reid, 1969 ; Sevim et Yücel, 2, p. 294-297.

[1646](#) Robequain, 1946, p. 173.

[1647](#) Kahle, 1934 (1956).

[1648](#) Lesure, 1976 ; Hadji Khalfa, trad. Mitchell, p. 75-77.

[1649](#) La Side' Daéng Tapala, 1975.

[1650](#) Lombard, 1967, p. 85-87.

[1651](#) Mookerji, 1962, p. 147-169 ; Roy, 1972.

[1652](#) Mookerji, 1962, p. 147-152.

[1653](#) *Ibid.*, p. 160.

[1654](#) Jahangir, 1974.

[1655](#) Mookerji, 1962, p. 161, qui ne cite pas sa source.

[1656](#) *Ibid.*, p. 163.

[1657](#) *Ibid.*, p. 164 ; cf. Richards, 1993, p. 167-168.

[1658](#) Fryer, 1909, I, p. 267.

[1659](#) Hamilton, 1727, I, p. 42-43 ; Mookerji, 1962, p. 169.

[1660](#) *Ibid.*, p. 170-177 ; Toussaint, 1960, p. 145.

[1661](#) Kelly, 1968, p. 58. Dès 1699 Auzangzeb avait dû demander aux flottes européennes de protéger contre les pirates ses navires se rendant en mer Rouge et dans le Golfe (Tuchscherer, 1995, p. 46).

[1662](#) Le cadre historique général et les conditions du développement maritime peuvent être explicités grâce aux synthèses de Phillips, 1967 ; Wilkinson, 1976, 1987 ; Casey-Vine, 1995. L'évolution historique de l'activité navale omanaise a fait l'objet d'une attention particulière dans ce dernier ouvrage, partie 4, chap. V-VII, p. 321-366, mais sans grande vision d'ensemble. J'ai donné un résumé de la structure géopolitique, analysée à travers l'espace et le temps, dans Planhol, 1993, p. 122-129.

[1663](#) Casey-Vine, 1995, p. 343.

[1664](#) Wellsted, 1838, I, p. 9.

- [1665](#) Suivant la définition de Wilkinson, 1976, p. 124-125.
- [1666](#) Wellsted, 1838, *Loc. Cit.* : « The présent sovereign of Oman, however, is not styled Imam by the Arabs. In order to attain this title it is necessary, at the period of his élection, that he should possess sufficient theological attainments to preach before the assembled chiefs, by whom he is chosen, and their followers ; and also that he should not embark on board ships. The latter, as in the case of Saaf, who took possession of the ports on the African coast and their dependencies, is, after installation, overlooked ».
- [1667](#) Hamilton, 1727, I, p.74.
- [1668](#) Wilkinson, 1987, p. 48 ; Floor, 1985, pour un tableau de la ville en 1673.
- [1669](#) Parsons, 1808, p. 206 ; Guillain, 1856, II, 1, p. 241, 243. Ceci répond à l'interrogation de Boxer, 1985, p. 432, qui, se demandant comment la création d'une flotte aussi formidable en un si court laps de temps fut possible, répond que le problème « is not altogether clear ».
- [1670](#) Kelly, 1968, p. 65-67, 75-78.
- [1671](#) Guillain, 1856, II, 1, p. 240-241.
- [1672](#) Kelly, 1968, p. 15-16, 233, 236-238, 242-243.
- [1673](#) Wellsted, 1838, I, p. 400 ; Guillain, 1856, II, 1, p. 241.
- [1674](#) Casey-Vine, 1995, p. 346.
- [1675](#) Niebuhr, 1779, II, p. 156 (observations des années 1760) ; Owen, 1833, I, p. 340 (à Mascate en 1822) ; Guillain, 1856, II, 1, p. 249-250. Cf. Kelly, 1968, p. 15.
- [1676](#) *Ibid.*, p. 342.
- [1677](#) *Ibid.*, p. 388.
- [1678](#) Guillain, 1856, II, I, *passim*, p. 243-249.
- [1679](#) Pour le terme « dhow » : Moore, 1920, p. 136 ; Miles, 1920, p. 414 ; Hornell, 1942, p. 35 ; Prins, 1965, p. 78, 283 ; Phillips, 1966, p. 106 ; Fatimi, 1978, p. 47.
- [1680](#) Du javanais usuel qui signifie simplement « bateau ».
- [1681](#) Vue générale dans Bowen, 1951.
- [1682](#) Donkin, 1998, p. 44-52 et *passim*.
- [1683](#) Villiers, 1940, p. 371-398 ; Rentz, 1951 ; Bowen, 1951a.
- [1684](#) Firth, 1959. En dehors d'elle on peut mentionner surtout, pour la côte orientale de l'Afrique, après Ingrams, 1931, p. 298-302, Prins, 1965, p.131-170.
- [1685](#) Suivant l'expression de Sopher, 1965.
- [1686](#) Terme préféré à juste titre par Pelras, 1972, p. 134.
- [1687](#) Sopher, 1965, p. 345-350, 75-76.
- [1688](#) Pelras, 1972, p. 144-145.
- [1689](#) Sather, 1995, p. 246, 248-249. Sur l'intégration des Orang Laut de l'archipel de Riau à la « grande histoire » : Lapian, 1979.
- [1690](#) Bartz, 1959, p. 78.
- [1691](#) *Ibid.*, p. 97.
- [1692](#) *Ibid.*, p. 90.

- [1693](#) *Ibid.*, p. 95.
- [1694](#) *Ibid.*, p. 96.
- [1695](#) Vinsson, 1907-1911.
- [1696](#) Serjeant, 1968, p. 487.
- [1697](#) Siddiqi, 1956, p. 33-34, pour le Baloutchistan ; Prins, 1965, p. 131, pour Lamou.
- [1698](#) Glidden, 1948.
- [1699](#) Cifoletti, 1982.
- [1700](#) Castiglioni, 1960, p. 127-128.
- [1701](#) Bartz, 1959a.
- [1702](#) Bartz, 1959, pour le cas de Ceylan, et 1959a, p. 382.
- [1703](#) Pour les conditions de la navigation, voir Lesourd, 1960 ; Tibbetts, 1961 ; Nied, 1995.
- [1704](#) Van Leur, 1955. Voir notamment la définition p. 33.
- [1705](#) C'est la thèse de Van Leur, *Ibid.*, p. 189, 221-222, 226-227.
- [1706](#) C'est l'opposition entre Meilink-Roelofs, 1962, 1980, qui le nie, et Steensgard, 1972, dont les arguments en faveur d'une « révolution » par les Compagnies semblent décisifs.
- [1707](#) Outre le document vécu exceptionnel apporté par Villiers, 1940, on verra particulièrement Id., 1948 (systématisation théorique des données précédentes) ; Bowen, 1951, p. 165-184 ; Prins, 1965-1966 ; 1965, p. 171-259 ; Martin et Martin, 1978 ; Clouet, 1979 ; Hawkins, 1981, p. 29-30 *et passim*.
- [1708](#) Prins, 1965-1966, p. 12-18.
- [1709](#) Prins, 1965, p. 59-61, 174.
- [1710](#) Villiers, 1948, repris, pour Koweït, par Villiers, 1952, p. 97-103.
- [1711](#) *Ibid.*, p. 103.
- [1712](#) Prins, 1965-1966, p. 6.
- [1713](#) Clouet, 1979, p. 331-332.
- [1714](#) Guillaïn, 1856, II, 2, p. 357-358.
- [1715](#) *Ibid.*, p. 327-354.
- [1716](#) Paris, 1841, p. 9.
- [1717](#) Villiers, 1940, *passim* et particulièrement p. 407, 419-428.
- [1718](#) Bowen, 1951, p. 198-201.
- [1719](#) Toussaint, 1963, p. 305-306. Pour la supériorité de l'Islam sur l'Hindouisme en matière de vie maritime, Bouchon, 1988, p. 51, qui me semble avoir tendance à l'exagérer.
- [1720](#) Van Leur, 1955, p. 110 *sqq.*
- [1721](#) Lombard, p. 15-16 dans Lombard et Aubin, 1988.
- [1722](#) Sevin, 1992.
- [1723](#) Suivant le terme employé par Lombard, 1988, 1990.
- [1724](#) Rantoandro, 1988.

[1725](#) Andaya, 1981, p. 268-269.

[1726](#) Hamonic, 1988, p. 254.

[1727](#) Stapel, 1922, p. 14, cité par Hamonic, *Ibid.*, p. 256.

[1728](#) *Ibid.*, p. 261.

[1729](#) *Ibid.*, p. 260.

[1730](#) *Ibid.*, p. 253.

[1731](#) Sur les Hadhramis du Monde Malais, après l'ouvrage magistral de Van den Berg, 1886, on pourra voir Morley, 1949 ; Serjeant, 1957, 1988 ; Talib, 1974, 1980 (avec précieuses bibliographies). La meilleure description géographique du pays a été donnée par Leidlmaier, 1961.

[1732](#) Cité par Morley, 1949, p. 162.

[1733](#) Van den Berg, 1886, p. 147.

[1734](#) Morley, 1949, p. 165.

[1735](#) Brocze, 1979, p. 257.

[1736](#) *Ibid.*, p. 264.

[1737](#) Van den Berg, 1886, p. 148-150.

[1738](#) Morley, 1949, p. 155.

[1739](#) *Ibid.*, p. 147.

[1740](#) Broeze, 1979, p. 266.

[1741](#) Gupta, 1988, p. 110, 112. Tuchscherer, 1995, p. 43, signale un marchand musulman de Sourate, à la fin du XVII^e siècle, qui possède 20 navires et dont l'activité s'exerce de Manille au Yémen.

[1742](#) Labib, 1981.

[1743](#) Voir par exemple Hamilton, 1727, I, p. 42-43, pour leur activité à l'entrée de la mer Rouge, et notamment celle d'Every en 1695 (cf. p. 397, et note 21). Nombreux autres témoignages dans Serjeant, 1963, p. 112 sqq. pour la présence des pirates hollandais au large de Mokâ au XVII^e siècle ; p. 121 pour le rôle de la crainte des actions des pirates européens dans les motivations d'Aurangzeb pour construire une flotte. Cf. Tuchscherer, 1995, p. 36.

[1744](#) Sabatier, 1984 ; Pomonti, 1992 ; Associated Press, 1997.

[1745](#) Tarling, 1963 ; Wright, 1975 ; Lombard, 1979.

[1746](#) Voir pour le déroulement des faits Wilson, 1928, p. 192-212 ; Moyse-Bartlett, 1966 ; Kelly, 1968, *passim*. La signification socio-économique de cette piraterie arabe du Golfe a été clairement analysée par Sweet, 1964.

[1747](#) Van den Berg, 1886, p. 148.

[1748](#) Texte dans Morley, 1949, p. 162.

[1749](#) Niebuhr, 1779, II, p. 190.

[1750](#) Sweet, 1964, p. 270-276. Pour la signification de la razzia, *Id.*, 1965. Sur la piraterie autour des Kouria Mouria, Villiers, 1940, p. 292-295.

[1751](#) Bouchon, 1975 ; 1988, notamment, p. 51, 56.

- [1752](#) Cité par Jacob, 1876, p. 147-148.
- [1753](#) Sweet, 1964, p. 264, 276.
- [1754](#) Wellsted, 1840, 1, p. 101.
- [1755](#) Guillaïn, 1856, II, I, p. 181.
- [1756](#) Warren, 1979.
- [1757](#) Majul, p. 107-316, cité *Ibid.*, p. 227.
- [1758](#) Tarling, 1963, p. 20, 146-185.
- [1759](#) Warren, 1979, p. 228-229.
- [1760](#) Fryer, 1909, I, p. 267.
- [1761](#) Nougarede, 1963 ; Clouet, 1979.
- [1762](#) Fontanier, 1844-1846, II, p. 6 ; Villiers, 1940, p. 192 ; Nougarede, 1963, p. 105-106 ; Clouet, 1979, p. 336 ; Rouaud, 1995, p. 64.
- [1763](#) Nougarede, 1963, p. 120.
- [1764](#) Lewis, 1973, p. 264.
- [1765](#) Après les études pionnières de Paris, 1841, on verra Moore, 1920 ; Hornell, 1942 ; 1946a, chap. XVI, p. 229-241 : The development of Arab ship design ; Greenhill, 1956 ; 1971 ; Williams, 1959 (inventaire et figures sans commentaire) ; Hawkins, 1981 (1977), assez confus mais bien illustré ; Rouaud, 1995.
- [1766](#) Moore, 1920, p. 74.
- [1767](#) Hornell, 1942, plus ou moins retouché ultérieurement dans le détail, mais qui reste fondamental.
- [1768](#) Koechlin, 1979, pour une bonne reconstitution, qui n'aborde cependant pas le problème de l'origine.
- [1769](#) Hornell, 1942, p. 37.
- [1770](#) Prins, 1965-1966, p. 4-5.
- [1771](#) Mêmes références que dans la note 264 du [chapitre III](#).
- [1772](#) Bowen, 1957a.
- [1773](#) Cf. Johnstone et Muir, 1964, p. 301.
- [1774](#) Villiers, 1940, p. 28, 306 ; Glidden, 1948 ; Johnstone et Muir, 1964 ; Cifoletti, 1982. L'extraordinaire complication des itinéraires possibles est soulignée par le fait que le sens de l'emprunt est parfois douteux. On a pu émettre l'idée que *jolly-boat* était au contraire issu de *djalboti* et à travers lui de l'hispano-arabe *gelba*, déjà signalé par Ibn Battouta, en un curieux aller et retour. Cf. Prins, 1965, p. 75-77.
- [1775](#) Hornell, 1942, p. 38 ; 1946a, p. 237.
- [1776](#) Hornell, 1942, p. 39 ; 1946a, p. 238.
- [1777](#) Bowen, 1956a, p. 286.
- [1778](#) *Ibid.*, p. 281 ; Greenhill, 1963.
- [1779](#) Hornell, 1945, p. 229-230 ; Bartz, 1959, p. 93-94.

- [1780](#) Bartz, 1959, p. 94.
- [1781](#) Hornell, 1946.
- [1782](#) Greenhill, 1971, p. 117-119.
- [1783](#) Porée-Maspéro, 1986.
- [1784](#) Nougarède, 1963, p. 109-111.
- [1785](#) Hornell, 1946a, p. 236 ; Prins, 1965, p. 82-84.
- [1786](#) Hornell, 1941 (cf. Villiers, 1940, p. 163) ; Prins, 1965, p. 79-80, 82-84, 296. Chittick, 1980, pour la Somalie.
- [1787](#) Hornell, 1946a, p. 236.
- [1788](#) Nougarède, 1963, p. 100-101 ; Rouaud, 1995, p. 64.
- [1789](#) Henry de Monfreid, cité par Clouet, 1979, p. 334.
- [1790](#) Nougarède, 1963, p. 109. Autres témoignages sur la célérité des matelots, dans Villiers, 1940, p. 340 ; sur leur dureté à la peine, *Ibid.*, p. 347. Pour l'importance du sang noir dans ces équipages, *Ibid.*, p. 142.
- [1791](#) Grosset-Grange, 1993, p. 18.
- [1792](#) Grosset-Grange, 1972, 1975.
- [1793](#) Villiers, 1940, p. 198.
- [1794](#) *Ibid.*, p. 287.
- [1795](#) *Ibid.*, p. 38.
- [1796](#) *Ibid.*, p. 102.
- [1797](#) *Ibid.*, p. 312.
- [1798](#) Grosset-Grange, 1972, p. 55.
- [1799](#) Villiers, 1940, p. 222.
- [1800](#) *Ibid.*, p. 192, 364, pour plusieurs histoires de naufrage. Cf. Grosset-Grange, 1972, p. 50.
- [1801](#) *Ibid.*, p. 58.
- [1802](#) Après les admirables études pionnières de Paris, 1841, et l'approche assez confuse de Poujade, 1946, des analyses décisives ont été conduites, pour l'Indonésie, par Horridge, 1981. Je n'ai pu prendre connaissance à temps de Shaffer, 1996.
- [1803](#) Manguin, 1980.
- [1804](#) Horridge, 1981, p. 5-7.
- [1805](#) *Ibid.*, p. 58-61.
- [1806](#) *Ibid.*, p. 66-68.
- [1807](#) *Ibid.*, p. 44-46.
- [1808](#) *Ibid.*, p. XIV, 85.
- [1809](#) *Ibid.*, p. 84-93.
- [1810](#) Collins, 1937, 1937a.
- [1811](#) Lombard, 1990, II, p. 176-177.

- [1812](#) Lombard, 1980, p. 322.
- [1813](#) Andaya, 1981.
- [1814](#) Un exemple dans Mac Knight et Mukhlis, 1979.
- [1815](#) Pour toutes les références qui suivent, Lombard, 1980.
- [1816](#) *Ibid.*, p. 327-328, dont je reproduis la traduction.
- [1817](#) *Ibid.*, p. 325-326.
- [1818](#) *Ibid.*, p. 326-327.
- [1819](#) *Ibid.*, p. 324.
- [1820](#) Lombard, 1990, II, p. 81 *sqq.*
- [1821](#) Lombard, 1980, p. 321-322.
- [1822](#) Guillot, 1982.
- [1823](#) Resink, 1982.
- [1824](#) Lombard, note p. 100 dans Resink, *Ibid.*
- [1825](#) Édition et commentaires dans Pardessus, VI, 1845, p. 361-480 ; Raffles, 1879 ; Windstedt et De Josselin de Jong, 1956 ; Tobing, 1961 (édition de codes maritimes Bougis du XVII^e siècle, avec présentation en anglais).
- [1826](#) Windstedt, 1956, p. 27.
- [1827](#) Pardessus, VI, 1845, p. 450-467.
- [1828](#) *Ibid.*, p. 469-476.
- [1829](#) Pardessus, 1828-1845.
- [1830](#) Serjeant, 1970.
- [1831](#) *Ibid.*, p. 196.
- [1832](#) Lombard, 1990, II, p. 81 *sqq.*
- [1833](#) Villiers, 1940, p. VIII, 13.
- [1834](#) Freytag, 1838-1843, I, p. 114, n° 345 ; III, I, p. 151, n° 913.
- [1835](#) Fontanier, 1844-1846, II, p. 1-3.
- [1836](#) Lombard, 1990, II, p. 81.
- [1837](#) Texte placé en revers de jaquette du livre de Horridge, 1981.
- [1838](#) *Ibid.*, p. VI.

AVENTURES DE MER. 15-17

- [1839](#) Des extraits en ont été publiés par Auriant, dans la NRF de 1933, dont je suis le texte (p. 370-372 et 374-377).
- [1840](#) Djezar Pacha.
- [1841](#) L'un des prétendants au pouvoir dans l'Égypte qui connaît alors une période particulièrement

troublée.

[1842](#) Bâton.

[1843](#) Gharandel, à l'embouchure de l'ouadi du même nom, en fait à près de 80 kilomètres au Sud-Est de Suez.

[1844](#) *Paris, ses organes, ses fonctions et sa vie dans la seconde moitié du XIX^e siècle*, 6 vols., Paris, 1876-1877.

[1845](#) Du Camp, 1860, p. 277-280.

[1846](#) Littéralement « négociant ». C'est le titre qu'en Égypte les Arabes donnent généralement alors aux Francs et aux voyageurs. Cf. Du Camp, *Ibid.*, p. 99.

[1847](#) Outre ceux de la [figure 16](#), on trouvera des illustrations de lieux d'aisance ainsi accrochés au bordé, en des positions périlleuses, dans Bowen, 1951, pl. 21 (cf. p. 190) ; Horridge, 1981, pl. 20 (cf. p. 20) ; Grosset-Grange, 1993. Les références à ces « incommodités » sont nombreuses dans la littérature. Rappelons les inquiétudes de Jean Chardin (voir p. 342 et note 8) et celles du Bâb (p. 387 et n. 19). Les femmes, quand il s'en trouve à bord, peuvent normalement disposer d'un édicule particulier (Villiers, 1940, p. 154), et Freya Stark réussit, lors de son voyage au large des côtes arabes, à s'en faire réserver un pour son usage particulier (Stark, 1940). Ce dispositif est bien antérieur à l'Islam, et très ancien. La littérature rabbinique, si prolixe sur les détails les plus prosaïques, s'en est préoccupée de bonne heure, s'efforçant de concilier la sécurité des voyageurs avec les exigences de propreté qui les exposaient ainsi en des situations toujours inconfortables et parfois dramatiques. Elle glosait déjà à l'époque du Talmud sur la largeur des planches extérieures, limitée alors à quatre paumes, sur lesquelles il était loisible de s'installer pour déféquer. Mais un autre docteur juif, du XIII^e siècle, plus prudent, rapportait l'opinion de ceux qui refusent de se risquer ainsi en dehors de la coque du navire (Sperber, 1986, p. 73-74).

[1848](#) Villiers, 1940. L'auteur a donné par ailleurs des résumés de ce voyage dans *Id.*, 1948a ; 1952, p. 73-97 ; 1962. Alan Villiers, officier de marine australien, est mort en 1982 à 78 ans (cf. MM, LXVIII, 1982, p. 99-100).

[1849](#) *Ibid.*, p. 3-4.

[1850](#) *Ibid.*, p. 10.

[1851](#) Petits boutres, à double extrémité symétrique, dépassant rarement 50 tonnes de capacité, communément utilisés dans les ports yéménites de la mer Rouge.

[1852](#) Villiers, 1940, p. 7-9.

[1853](#) *Ibid.*, p. 59-60.

[1854](#) *Ibid.*, p. 11-14.

[1855](#) *Ibid.*, p. 419-421. Une roupie indienne équivalait alors approximativement à un tiers de dollar américain (33 cents).

[1856](#) *Ibid.*, p. 31.

[1857](#) *Ibid.*, p. 53-54.

[1858](#) *Ibid.*, p. 71-76.

[1859](#) *Ibid.*, p. 79.

[1860](#) *Ibid.*, p. 84-85.

[1861](#) *Ibid.*, p. 78.

[1862](#) *Ibid.*, p. 181.

[1863](#) *Ibid.*, p. 76-77.

[1864](#) *Ibid.*, p. 97-98.

[1865](#) Traditionnel boutre de haute mer du golfe Persique et de la mer d'Oman. Caractérisé par une poupe à 5 fenêtres, souvent richement sculptée et ornementée à la façon des caravelles portugaises, dont l'influence est évidente. La proue est ornée d'une figure humaine. À l'époque de Villiers les *baggalas* n'étaient déjà plus construits qu'à Sour, et étaient pratiquement éteints à Koweït. Leur nombre total n'excédait pas la cinquantaine.

[1866](#) Villiers, 1940, p. 106, 110-115.

[1867](#) *Ibid.*, p. 119.

[1868](#) Petit boutre caractérisé par un avant à flèche verticale et une poupe transversale, réminiscence de l'ancien « jolly-boat » britannique dont son nom dérive probablement (voir p. 424 et note 136). Très fréquent sur les bancs perliers de Koweït et de Bahraïn, mais également utilisé en haute mer par les Omanais. La capacité est généralement de 20 à 50 tonnes.

[1869](#) Villiers, 1940, p. 136-139.

[1870](#) *Ibid.*, p. 143-149.

[1871](#) *Ibid.*, p. 153.

[1872](#) *Ibid.*, p. 165.

[1873](#) *Ibid.*, p. 168.

[1874](#) *Ibid.*, p. 188.

[1875](#) *Ibid.*, p. 206.

[1876](#) *Ibid.*, p. 211.

[1877](#) *Ibid.*, p. 226.

[1878](#) . *Ibid.*, p. 228-235.

[1879](#) *Ibid.*, p. 242-244.

[1880](#) *Ibid.*, p. 267-269.

[1881](#) *Ibid.*, p. 274-275.

[1882](#) *Ibid.*, p. 304.

- [1883](#) *Ibid.*, p. 312.
[1884](#) *Ibid.*, p. 322.
[1885](#) *Ibid.*, p. 321.
[1886](#) *Ibid.*, p. 407.
[1887](#) *Ibid.*, p. 345-346.
[1888](#) *Ibid.*, p. 276.
[1889](#) *Ibid.*, p. 426-427.

CHAPITRE IX

[1890](#) J'ai moi-même connu, par exemple, d'excellents marins turcs. Je rappellerai seulement cet officier radio d'un paquebot des lignes de la Méditerranée, faisant le service de la côte Sud de l'Anatolie, avec lequel je sympathisai lors d'un trajet d'Istanbul à Fethiye en 1952. Natif d'Elazig au cœur du Kurdistan, où il avait été élevé, il me disait n'avoir jamais cessé de rêver de la mer dès sa plus tendre enfance, et avait pu réaliser sa vocation. Cet appel individuel est de tous les temps et de tous les lieux, dans l'Islam comme ailleurs.

[1891](#) Kieffer et Sana, 1979.

[1892](#) Horace, *Carm*, I, 3, 9-10.

[1893](#) Voir Nougier, 1958, qui a significativement intitulé « les premiers découvreurs » une synthèse de la conquête progressive des continents par l'homme préhistorique ; Camps, 1982, p. 317-328.

[1894](#) Niel, 1970, p. 103-104.

[1895](#) Horridge, 1995.

[1896](#) Toutes les références sont données dans Frazer, 1919, p. 9-10.

[1897](#) Plutarque, *Isis et Osiris*, 32.

[1898](#) Krappe, 1942, p. 206.

[1899](#) Cas de Dumnorix, César, *B. G.*, V, 6.

[1900](#) Krappe, 1942, p. 207. Marco Polo, III, xvii, édit. Yule-Cordier, II, p. 343.

[1901](#) Cité par Hearn, 1925, p. 185.

[1902](#) Cabantous, 1990, p. 20.

[1903](#) *Contra Apion*, 1, 12, 60.

[1904](#) Sperber, 1986, p. 119, 153-158.

[1905](#) *Epist.*, 4.

[1906](#) Cabantous, 1990, p. 20-28, pour tout ce qui suit.

[1907](#) *Mt* XVIII, 6 ; *Me* IX, 42 ; *Le* XVII, 8.

[1908](#) Job, XXXVIII, 8-11.

[1909](#) *Psaumes* LXXXIX, XCIII ; *Mt* VIII, 18, 23-27 ; *Mc* IV, 35-41 ; *Le* VIII, 22-25.

[1910](#) Jean XXI, 4-6 ; Le V, 1-11.

[1911](#) Psaumes CVII, 28.

[1912](#) Ac XXVII, 25.

[1913](#) Cabantous, 1990, p. 28-34.

[1914](#) Toussaint, 1963, p. 30 *sq.*, cité par Cabantous, *Ibid.*, p. 38.

[1915](#) Corbin, 1988, [chapitre I](#), p. 11-30 : les racines de la peur et de la répulsion.

[1916](#) Cabantous, 1990, p. 41-51, *passim*.

[1917](#) Ortuñez de Calahorra, 1643, p. 554.

[1918](#) Cabantous, 1990, p. 34-41.

[1919](#) Fournier, 1643, p. 150 *sq.*, cité par Cabantous, *Ibid.*, p. 36-37.

[1920](#) *Ibid.*, p. 39.

[1921](#) *Ibid.*, p. 40.

[1922](#) Corbin, 1988.

[1923](#) On le voit apparaître timidement en Iran dès les années 1930, sous le règne de Rezâ Châh, sur les côtes caspiennes, avant un grand essor qui remonte aux années 1960 (Ehlers, 1974 ; 1980, p. 330 ; Ritter, 1969). Au Maghreb il est significatif que le solide travail de Berriane, 1980, sur le tourisme au Maroc, reposant sur des enquêtes effectuées en 1977-1979, ne comporte encore aucune donnée sur le tourisme littoral interne, qui s'est à la vérité sensiblement développé depuis lors. Voir le même, 1992, p. 137-138 et 145-151, avec carte p. 139, pour 1983. Il insiste (p. 151) sur le rôle décisif de la colonisation aux origines du phénomène.

[1924](#) Le cas du Bosphore, élu de bonne heure par les Turcs aussi bien comme habitat d'été que comme habitat permanent, ne contredit pas cette règle. Ils y recherchaient avant tout une atmosphère plus fraîche et plus nuageuse en été, et nullement la proximité des eaux.

[1925](#) VII, 26,13. Cf. Reddé, 1997, p. 61.

[1926](#) Reddé, 1986, 1997 ; Richard, 1994.

[1927](#) Swanson, 1984.

[1928](#) Mitchell, 1952.

[1929](#) Citées par Cabantous, 1990, p. 9.

[1930](#) Bowen, 1951, p. 185.

[1931](#) Villiers, 1940, p. 37-38 ; Bowen, 1951, p. 190-191.

[1932](#) Villiers, 1940, p. 202-203 ; Prins, 1965, p. 220.

[1933](#) Bowen, 1951, p. 185.

[1934](#) Firth, 1946, pl. VIIIB.

[1935](#) Leca, 1935, p. 105-106.

[1936](#) Nguyen Van Chi-Bonnardel, 1967, p. 97.

[1937](#) Brunot, 1921, p. 12-15, 51-63, donne la liste la plus détaillée.

[1938](#) Prins, 1984, p. 53.

[1939](#) Mantran, 1962, p. 361.

[1940](#) Omar Lassakeur, observations inédites (thèse en cours sous ma direction sur l'espace religieux à Djerba).

[1941](#) Bresc, 1979.

[1942](#) Brunot, 1921, p. 3-26, 51-63, a apporté le recueil le plus fourni. Cf. également Laoust, 1923, p. 247 et *passim* ; Toschi, 1950 ; Prins, 1965, p. 145-147, 159-161, 200-202, 223-224, 254-259. Mercier et Balandier, 1952, p. 108-133 : « L'activité religieuse et magique ; Le syncrétisme du système religieux », malgré son titre, concerne assez peu la vie maritime.

[1943](#) Hornell, 1946a, p. 278 ; Bowen, 1955, p. 30-34 ; Prins, 1965, p. 97-99.

[1944](#) Talib, 1980, p. 46 et notes 37-39, p. 53-54, a noté la rareté relative des études dans ce domaine.

[1945](#) Un remarquable constat de carence a été donné par Louis, 1961-1963, II, p. 397-398, pour les Kerkena.

[1946](#) Prins, 1984.

[1947](#) Les premiers travaux d'ensemble ont été ceux de Hornell, 1923, 1938, repris partiellement dans Hornell, 1941, p. 57, 66 ; 1942, p. 14 ; suivis par celui, spécifique de leur place dans le domaine arabe, de Bowen, 1955, qui a établi les grandes lignes de la répartition actuelle, et à la suite duquel s'est engagée une controverse acide à propos de leur origine (Quigley, 1955 ; Bowen, 1957 ; Quigley, 1958) dont le dernier nommé est sorti incontestablement victorieux. Des détails de la diffusion ont été précisés par Greenhill, 1956, p. 62 ; 1971, p. 80-81, 117, 166 ; Hawkins, 1981, p. 60. Prins, 1965, p. 101-102, 127-128 ; 1970 ; a considérablement éclairé la signification sociale des survivances actuelles.

[1948](#) Quigley, 1958, p. 41.

[1949](#) *Id.*, *passim* et notamment p. 40, 42-44, 57-58.

[1950](#) Hornell, 1923.

[1951](#) Bowen, 1955, p. 19, 24 1957, *passim* et particulièrement p. 281.

[1952](#) Quigley, 1955, p. 196-197. Contra, Bowen, 1955, p. 31-34 ; 1957, p. 286.

[1953](#) Bowen, 1957, p. 282-284.

[1954](#) Bowen, 1955, p. 24-30.

[1955](#) Prins, 1970.

[1956](#) Des références sur l'ubiquité de la mosquée sont réunies par Pedersen, 1991, p. 630.

[1957](#) Bowen, 1951, p. 191.

[1958](#) Sestini, An VI, p. 305-306.

[1959](#) Briot, 1696, p. 497.

[1960](#) Durand-Viel, 1937, 1, p. 457.

[1961](#) Prins, 1965, p. 162.

[1962](#) Dupuy, 1910, p. 125, citant Barnes, 1897.

[1963](#) Bowen, 1951, p. 191.

[1964](#) Durand-Viel, 1937, 1, p. 457.

[1965](#) Villiers, 1940, p. 41.

- [1966](#) Prins, 1965, p. 68-69.
- [1967](#) Björkmann, 1938.
- [1968](#) Tott, 1785, III, p. 158.
- [1969](#) Villiers, 1940, p. 156. Cf. Bowen, 1951, p. 190 : « a hasty sea-burial ».
- [1970](#) Lettre du capitaine Atkins Hamerton, consul britannique à Mascate, en date du 8 novembre 1856, au gouvernement de Bombay, citée par Coupland, 1938, p. 553, et reproduite par Kelly, 1968, p. 533-534.
- [1971](#) Tazieff, 1966, p. 82-83 (le voyage est de 1951).
- [1972](#) Prins, 1965, p. 263-275.
- [1973](#) Pour ces divertissements musicaux et festifs, voir Villiers, 1940, *passim* et notamment p. 24, 57-58, 172, 185, 211, 224 ; Prins, 1965, p. 218-222.
- [1974](#) Le fait n'est pas niable, malgré les efforts récents, et abusifs, d'auteurs musulmans, désireux de lutter contre une conception à leurs yeux péjorative, pour élargir le champ sémantique. Voir par exemple Falaturi (Abdoljavad), p. 73-74 dans Ehlers et *al.*, 1990, qui distingue un sens « exclusif » (un seul Dieu) et un sens « inclusif » (Dieu adorable et respecté) et définit ailleurs l'Islam comme « la mission de tous les Prophètes depuis Adam », en une théologie dépassant la signification propre du mot. Celle-ci a été clairement précisée, avec ses sens élargis, dans Gardet, 1978, et est admise par la critique musulmane objective. Cf. Darkot, 1950, p. 1093 : « (Allaha) teslimiyet, inkiyat » manasma olup.
- [1975](#) Baudelaire, *Fleurs du Mal*, XV : « L'homme et la mer ».
- [1976](#) L'anecdote est rapportée par Ibn Sa'îd, dans Vollers, 1894, p.28. Cf. Hassan, 1933, p. 174 ; Fahmy, 1966a, p. 43 ; Kubiak, 1970, p. 63.
- [1977](#) « Après une lecture de Michelet », p. 344, dans Loti, 1899.
- [1978](#) Sur tout ceci voir Planhol, 1968, p. 25-26 ; 1993, p. 40-41.
- [1979](#) Lewis, 1988, p. 37.
- [1980](#) *Ahsan...*, trad. Miquel, p. 80-81.
- [1981](#) *Configuration de la terre*, trad. Kramers et Wiet, I, p. 120.
- [1982](#) Devic, note 30, p. 174-175 à sa traduction des *Merveilles de l'Inde*, 1878.
- [1983](#) Les Lois, IV, 126-132 ; je suis la traduction d'Émile Saisset, X vols. Paris, 1869-1875, VIII, p. 210-211.
- [1984](#) Roselly de Lorgues, 1880, p. 15.
- [1985](#) Le bilan critique le plus pertinent a été dressé par Mauny, 1960. Malgré son titre réducteur, l'ouvrage concerne en fait tout l'espace atlantique et non seulement les côtes sahariennes.
- [1986](#) On trouvera un exposé récent de ces découvertes et établissements scandinaves dans Gravier, 1984, p. 120-134, avec références nombreuses aux derniers travaux antérieurs. On notera que l'explication traditionnelle de *Vinland* par « pays de la vigne » est aujourd'hui contestée au profit d'un sens « terre de prairies », et que la seule installation archéologiquement prouvée se situe à Terre-Neuve.
- [1987](#) Picard, 1995.
- [1988](#) *Prairies d'Or*, trad. Pellat, I, p. 105-106.

- [1989](#) Idrîsî, 1866, p. 197.
- [1990](#) *Id.*, cf. Picard, 1997, p. 32.
- [1991](#) Idrîsî, 1866, p. 34.
- [1992](#) Cité par Picard, 1997, p. 32.
- [1993](#) Le texte d'Ibn Khaldoun est dans *l'Histoire des Berbères*, I, p. 186-188. Al-Ghassanî est cité d'après Chahbar, 1996, p. 86-87.
- [1994](#) Mauny, 1960, p. 92-102.
- [1995](#) Sur l'expédition lancée par Idrîs II, Chahbar, 1996, p. 88. Sur Ben Farroukh, Osuna Saviñón, 1844 ; Berthelot, 1879, p. 31 ; Bonnet, 1944 ; Mauny, 1960, p. 103.
- [1996](#) Idrîsî, 1866, p. 63 et 223-225 ; cf. Mauny, 1960, p. 86-88, avec une abondante bibliographie des interprétations et commentaires antérieurs ; Miquel, 1, 1967, p. 146-147 ; Picard, 1997, p. 33.
- [1997](#) Idrîsî, dans Picard, 1997, p. 34.
- [1998](#) *Ibid.*, *Loc. Cit.* et p. 161.
- [1999](#) Mauny, 1960, p. 88-91.
- [2000](#) Ils ont été traduits par Hirth et Rockhill, 1911.
- [2001](#) Li, 1960-1961.
- [2002](#) Al-'Omarî, 1927, p. 74-75.
- [2003](#) En particulier Hamidullah, 1958, après Wiener, 1920-1922 et les divers travaux de Jeffreys cités par Mauny, 1960.
- [2004](#) Mauny, *Ibid.*, p. 32 ; et 1961, p. 409-410.
- [2005](#) Maurice Gaudet-Demombynes, note à la page 75 de la traduction d'Al-'Omarî.
- [2006](#) *Ibid.*, p. 70-73 et 75-80.
- [2007](#) Voir par exemple la critique décisive de Mauny, 1960, p. 104-110. Un symposium consacré spécialement à ce problème des éventuelles relations culturelles transatlantiques pré-colombiennes (Riley et *al.*, 1971) est parvenu à la conclusion que rien ne peut être prouvé et qu'en tout cas il n'y a jamais eu de relations suivies.
- [2008](#) Braudel, 1979, 2, p. 317.
- [2009](#) *Ibid.*, p. 535.
- [2010](#) *Ibid.*, p. 321.
- [2011](#) *Ibid.*, 3, p. 363.
- [2012](#) Émerit, 1955, p. 369.
- [2013](#) Voir p. 283 *sqq.* Il faut regretter que l'auteur des belles études qui ont pour la première fois approfondi le phénomène (Panzac, 1982, 1985) n'ait pas tenté une telle évaluation à partir des nombreuses données chiffrées qu'il possédait pour des contrats individuels.
- [2014](#) Brèves, 1628b, p. 4.
- [2015](#) La meilleure synthèse reste celle de Duby, 1973.
- [2016](#) Voir ce que j'écrivais sur le sujet dans Planhol, 1968, p. 57-58.
- [2017](#) Sur le problème, immense, de la sclérose islamique, les discussions les plus riches ont été

celles du colloque de Bordeaux, 1956 (Brunschvig et Grunebaum, 1957).

[2018](#) Peyrefitte, 1995.

[2019](#) C'est sous cette forme que Henri Martin, 1883, p. 431, synthétisait sa pensée, en fait non explicitée précisément en ces termes, mais effectivement diffuse tout au long de sa *monarchia hispanica* et particulièrement (édition d'Amsterdam, 1653), p. 172 : « Siquidem longe experientia testatur, illum, qui maris dominus est, simul quoque continenti leges dare, et possunt milites, quotiescunque et ubicunque res id exigere videbitur, in terram exponi » (à propos de Gênes et Naples) ; et dans les chapitres XXXI : De altero Hemisphero et Mundo novo, p. 274-289 ; XXXII : De Navigatione, p. 289-302. Le thème ne cessera plus d'être utilisé, et particulièrement de nos jours, par la géographie politique : Ratzel, 1900 ; Vidal de la Blache, 1921, p. 263-274.

[2020](#) Büyüktuğrul, 1982, p. 37.

[2021](#) *Ibid.*, p. 60.

APPENDICE

[2022](#) Lahlou, 1983, p. 36, 59, 63-68, et p. 21 pour la citation de Hassan II. Dahak, 1986, pour l'attitude générale des États arabes sur le droit de la mer.

[2023](#) Le dernier bilan géographique global reste celui de Bartz, 1965, qu'on ne peut rajeunir que par des études dispersées.

[2024](#) Gery, 1983, 1984 ; Sheppard et *al.*, 1992.

[2025](#) Pour le cas du Qatar, Al-Ansi et Priede, 1996.

[2026](#) Boely, 1985 ; Potier et Boely, 1990.

[2027](#) Greenhill, 1971 ; Siddiqi, 1992.

[2028](#) Janzen, 1991.

[2029](#) Nadraoui, 1991.

[2030](#) Le Cœur, 1994.

[2031](#) Robert-Muller, 1944, p. 276-280.

[2032](#) Trotignon, 1981 ; Amin et Mahboubi, 1995 ; pour le cas des Imraguen.

[2033](#) Laghouat, 1992.

[2034](#) Sur les Lebou : Gruvel, 1908, p. 90-103 ; Angrand, 1946 ; Mercier et Balandier, 1952 ; Gallais, 1954. Sur Guet N'Dar : Gruvel, 1908, p. 72-89 ; Leca, 1935 ; Fal, 1941.

[2035](#) Sur l'évolution, le développement récent et les problèmes de la pêche sénégalaise : Sy, 1965 ; Nguyen Van Chi-Bonnardel, 1967, 1985, 1992.

[2036](#) Hajjaji, 1970, p. 151-153. Voir ici même p. 289 pour la situation à l'époque coloniale, et p. 155 pour le cas des pêcheurs berbères de Fâroua.

[2037](#) Tantich, 1989, 1, p. 218-250 ; 2, p. 110-136.

[2038](#) *Ibid.*, 1, p. 245-246.

[2039](#) *Ibid.*, 1, p. 228.

[2040](#) Keddie, 1971.

[2041](#) Turan,1986.

[2042](#) *Ibid.*, p. 767.

[2043](#) *Ibid.*, p. 46.

[2044](#) *Ibid.*, p. 767.

[2045](#) *Ibid.*, p. 120, 129, 134-135.

[2046](#) Gehrke et Mehner, 1975, p. 266-170 ; Planhol, 1996 (1994), p. 81.

INDEX BIBLIOGRAPHIQUE

Cet index répertorie les travaux utilisés et les sources imprimées. Celles-ci ont été fréquemment, en particulier lorsqu'il s'agit d'anonymes, classées au nom du traducteur ou commentateur. Abréviations utilisées : AG : Annales de Géographie. AN : American Neptune. AO : Archivum Ottomanicum. Ar : Arabica. BEO : Bulletin d'Études Orientales (Damas). BGA : Bibliotheca geographorum arabicorum (Leyde). BSOAS : Bulletin of the School of Oriental and African Studies. EI¹ : Encyclopédie de l'Islam, 1^{re} édit. Leyde, 1913-1942 (les références sont données d'après le *reprint* de l'édition anglaise). EI² : *Id.*, 2^e édit., Leyde, depuis 1960. EIr : Encyclopaedia Iranica, New York, depuis 1985. IA : islam Ansiklopedisi, Istanbul, 1940-1988. IC : Islamic Culture. IJMES : International Journal of Middle Eastern Studies. JA : Journal Asiatique. JAOS : Journal of the American Oriental Society. JESHO : Journal of the Economic and Social History of the Orient. MM : The Mariner's Mirror. PM : La Pêche Maritime. RA : Revue Africaine. ROMM : Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée. ZDMG : Zeitschrift der deutschen morgenlandischen Gesellschaft. D'autres abréviations (pour des ouvrages collectifs) sont explicitées dans l'index à leur emplacement alphabétique.

ABBADIE (A. d'), 1841 ; Lettre de M... à M. Garcin de Tassy... sur les termes de marine en arabe, *JA*, 3^e série, XI, p. 585-591.

'ABD AL-SALÂM, 1980 ; *Al-Nizam al-Harbiya fî Misr : zamân al-Fâtimiyîn 358-567 H/968-1171 CE*. Le Caire.

AÇ-ÇOULÎ, 1935 ; *'Akhbar ar-Râdhî oua l-Mottaqî*, edit. J.H. Dunne. Le Caire.

ACHARD (Paul), 1939 ; *La vie extraordinaire des frères Barberousse, corsaires et rois d'Alger*. Paris.

ADAM (André), 1968 ; *Casablanca. Essai sur la transformation de la société marocaine au contact de l'Occident*. 2 vols., Paris.

ADAM (Paul), 1970 ; À propos des origines de la voile latine, p. 203-209 dans Cortelazzo, *Mediterraneo...*

AFETINAN (A.), 1983 ; *Türk Amirali Pîrî Reis'in Hayati ve Eserleri. Amerikanin en eski Haritalara*. Ankara (*Türk Tarih Kurumu Yayini*, VII, 69).

AHMAD (Nafis), 1945 ; The Arab's knowledge of Ceylon, *IC*, XIX, p. 223-241.

AHMET FERIDUN BEY, 1275H/1858 ; *Mûnşa'ât-us-Salâtîn*. Istanbul.

AHRWEILER (Hélène), 1966 ; *Byzance et la mer. La marine de guerre, la politique et les institutions maritimes de Byzance aux VII^e-XV^e siècles*, Paris.

Al-Andalus y el Mediterráneo, 1995 ; Barcelone/Madrid.

AL-ANSI (M.) et PRIEDE (I.G.), 1996 ; Expansion of fisheries in Qatar (1980-1992) : growth of an artisanal fleet and closure of a trawling company, *Fisheries Research*, XXVI, p. 101-111.

AL-KINDÎ, 1902; *Kitâb al-Umarâ*, edit. R. Guest. Leyde (*E.J.W. Gibb Memorial Series*, XIX).

AL-MAQQARI, 1840 ; *The History of the Muhammedan Dynasties in Spain, I*, edit. P. de Gayangos. Londres.

AL-'OMARÎ (Ibn Fadl Allah), 1927 ; *Masâlik el Absâr fî Mamâik el Amsâr. I. L'Afrique moins l'Égypte*, trad. M. Gaudetfroy-Demombynes. Paris.

AL-ZHORÎ, 1968; *Kitâb al-Dja'râfiyya*, édit. M. Hadj Sadok, BEO, XXI, p. 9-312. Trad. espagnole par D. Bramon, *El mundo en el siglo XII*, Barcelone, 1991.

ALBERI (Eugenio), edit. 1840-1855 ; *Relazioni degli ambasciatori veneti al senato. III. Relazioni degli Stati Ottomani*. 3 vols., Florence.

ALLEN (E.D.), 1940 ; *The Ukraine*. Cambridge.

ALLEN (G.A.), 1905 ; *Our Navy and the Barbary Corsairs*. Boston/New York.

ALMAGIA (Roberto), 1934 ; Il mappamondo di Pîrî Reis e la carta de Columbo de 1498, *Bolletino della Societa Geografica Italiana*, XVII, p.

442-449.

ALPHONSE X (Le Sage), 1959 ; *Cantigas de Santa Maria*, edit. W. Hettmann. 3 vols., Coimbre.

AMARI (Michaele), 1880-1889 ; Biblioteca *arabo-sicula, versione italiana*, 2 vols., Turin-Rome.

AMIN (Abdul Amir), 1967 ; *British Interests in the Persian Gulf*, Leyde.

AMIN (Ahmed Mohamed) et MAHBOUBI (Abdallah), 1995 ; Al-çaid al-châthî fî Mourîtanîa (ghaoudhdj al-Imrâkin), p. 7-28 dans « *La pêche côtière en Tunisie* ».

ANDAYA (Leonard Y.), 1981 ; *The heritage of Arung Palakka. A history of South Sulawesi (Celebes) in the seventeenth century*. La Haye (*Verhandelingen van het Koninklijk Instituut voor Taal-, Land- en Volkenkunde*, 91).

ANGIOLELLI (G.M. degli), 1873 ; *A Narrative of Italian Travels in Persia in the Fifteenth and Sixteenth Centuries*, edit. C. Grey. Londres (Hakluyt Society, non numéroté).

ANGRAND (A.), 1946 ; *Les Lébou de la presqu'île du Cap-Vert (Essai sur leur histoire et leurs coutumes)*. Dakar.

ANNE COMNÈNE, 1967 ; *The Alexiad*, transl. Elizabeth S. Dawes. New York.

ANONYME [CAYLUS], s.d. (vers 1750) ; *Histoire du vaillant chevalier Tiran le Blanc, traduite de l'espagnol*. 2 vols., Londres.

ANONYME, 1798 ; Mémoire extrait du journal d'un voyage fait au printemps de 1784 dans la partie méridionale de la Russie, 96 p. (pagination séparée) dans *Voyages historiques et géographiques dans les pays situés entre la mer Noire et la mer Caspienne*. Paris.

ANONYME, 1822 ; *I Barbareschi e i Christiani*. Ginevra.

ANONYME, 1845 ; Navires turcs, *Magasin Pittoresque*, XIII, p. 81-82.

ANONYME, 1878 ; Russes et Turcs. *La guerre d'Orient*. 2 vols., Paris.

ANONYME, 1904 ; Comme au bon vieux temps... Les rivages de la Caspienne, *Journal des Voyages*, 2^e série, n° 405 (4 sept.), p. 251.

ANONYME, 1928 ; *La Cirenaica*. Benghazi (Camera de Commercio, Industria ed agricoltura della Cirenaica).

[ANTHOINE DE SAINT-JOSEPH (Antoine-Ignace)], An XII (1805) ; *Essai historique sur le commerce et la navigation de la Mer Noire...* Paris.

ANTHONIOZ (Raphaëlle), 1967-1968 ; Les Imragen, pêcheurs nomades de Mauritanie (El Memghar), Bulletin de l'Institut Fondamental d'Afrique Noire, Série B, XXIX, p. 695-738 ; XXX, p. 751-768.

ANTONIADIS-BIBICOU (H.), 1970 ; Vocabulaire maritime et puissance navale en Méditerranée orientale au Moyen Âge d'après quelques textes grecs, p. 317-348 dans CORTELAZZO, *Mediterraneo...* (le texte était paru antérieurement en annexe, p. 151-173 à H. ANTONIADIS-BIBICOU, *Études d'histoire maritime de Byzance, à propos du « Thème des Caravisiens »*, Paris, 1966).

ARANDA (E. d'), 1656 ; *Relation de la captivité et la liberté du sieur... emmené esclave à Alger en... 1640 et mis en liberté en l'an 1642*. Bruxelles.

ARCAS CAMPOY (M.), 1995 ; Fuentes jurídicas, p. 289-297 dans *Al-Andalus y el Mediterráneo*.

ARIÉ (Rachel), 1973 ; *L'Espagne musulmane au temps des Nasrides (1232-1492)*, Paris.

ARVIEUX, (L. d'), 1735 ; *Mémoires du chevalier... publ. par J.B. Labat*. Paris.

ASHTOR (Eliyahu), 1978 ; Il régime portuario nel Califfato, *NMAM*, II, p. 651-684.

'AŞIKPĀŞĀZĀDE, 1929 ; *Die altosmanische Chronik des...*, hrsgb, Friedrich Giese. Leipzig.

ASSOCIATED PRESS, 1997 ; Piraterie, *Le Monde*, 30 janvier.

ATEŞ (A.), 1967 ; Sindbâd-Nâme, *IA*, X, p. 678-680.

AUBIN (Jean), 1953 ; Les princes d'Ormuz du XIII^e au XV^e siècle, *JA*, CCXLI, p. 77-138.

—, 1959 ; La ruine de Sîrâf et les routes du golfe Persique aux XI^e et XII^e siècles, *Cahiers de Civilisation Médiévale*, II, p. 295-301.

— , 1963 ; Y a-t-il eu interruption du commerce par mer entre le golfe Persique et l'Inde du XI^e au XIV^e siècle ?, *Studia* (Lisbonne), XI, p. 165-171.

— , 1969 ; La survie de Shīlāu et la route du Khunj-ō-Fāl, Iran, VII, p. 21-37.

— , 1973 ; Le Royaume d'Ormuz au début du XVI^e siècle, *Mare Luso-Indicum*, II, p. 77-179.

— , 1980 ; Les Persans au Siam sous le règne de Narai (1656-1688), *Mare Luso-Indicum*, IV, p. 95-126.

AUCHER-ÉLOY (PM.R.), 1843 ; *Relations de voyage en Orient de 1830 à 1837*. Paris.

AURIGEMMA (S.), 1942 ; Mohammed Abdālla di Chio, dāi e pascia di Tripoli del 1631 al 1649, *Annali dell'Africa Italiana*, V, p. 705-744.

AVEZAC (M. d'), 1866 ; *Note sur une mappemonde turke du XVI^e siècle conservée à la bibliothèque de Saint-Marc à Venise*. Paris (tiré à part du *Bulletin de la Société de Géographie*, décembre 1865).

AYALON (D.), 1960 ; Bahriyya. II. La marine mamelouke, *EP*², I, p. 974-976.

— , 1967 ; The Mamlūks and Naval Power — A phase of the Struggle between Islam and Christian Europe, *Proceedings of the Israel Academy of Sciences and Humanities*, I, 4, repr. dans *Id.*, *Studies on the Mamluks of Egypt 1250-1517*, Londres, 1977.

AZUNI (D.A.), 1816 ; *Recherches pour servir à l'histoire de la piraterie*. Gênes.

BÂB (Seyyed Ali Mohammed dit Le...), 1905 ; *Le Beyân arabe. Le livre sacré du Bâbysme de...* trad. par A.L.M. Nicolas. Paris (*Bibliothèque Orientale Elzévirienne*, LXXX).

BABINGER (Franz), 1927 ; *Die Geschichtsschreiber der Osmanen und ihre Werke*, Leipzig.

— , 1936 ; Pîrî Reis, *EP*¹, III, p. 1070-1071.

— , 1954 ; *Mahomet II le Conquérant et son temps 1432-1481*. Trad. franç. Paris.

BAC (Ferdinand), 1928 ; *La Princesse Mathilde*. Paris.

BACCAR BOURNAZ (Alia), 1994 ; *Le lys, le croissant et la Méditerranée*, Tunis.

BACHROUCH (T.), 1977 ; *Formation sociale barbaresque et pouvoir à Tunis au XVII^e siècle*. Tunis.

BACQUÉ-GRAMMONT (Jean-Louis), 1988 ; Soutien logistique et présence navale en Méditerranée en 1517, *ROMM*, p. 7-34.

— et DUMONT (Paul), edit., 1983 ; *Économie et société dans l'Empire ottoman (fin du XVIII^e-début du XX^e siècle)*. Paris (*Colloques internationaux du CNRS*, 601).

BAKER (James), 1877 ; *Turkey*. New York.

BAKSH KHAN AS-SINDI (Balooch Nabi), 1946 ; The Probable Date of the First Arab Expeditions to India, *IC*, XX, p. 250-266.

BAKRÎ=BEKRI (Abou-Obeid-el-), 1911-1913 ; *Description de l'Afrique septentrionale par...* traduite par Mac Guckin de Slane, Paris (repr. en 1 vol., Paris, 1965).

BALA (Mirza), 1950 ; Hazer Denizi, M, V, p. 408-412.

BALÂDHORI, 1866 ; *Fotouh al-Boldân*, ed. M.J. De Goeje. Leyde (transi. F.C. Murgotten, New York, 1924).

BALLAND (Daniel), 1991 ; Une tradition migratoire : les mercenaires afghans dans l'Inde, p. 17-28 dans R. BLANADET, edit., *Aspects du monde tropical et asiatique. Hommage à Jean Delvert*. Paris.

BALYUZI (H.M.), 1973 ; *The Bâb*. Oxford.

BARBARO (Josafa) et CONTARINI (Ambrogio), 1873 ; *Travels to Tana and Persia by....* Londres (Hakluyt Society).

BARBOUR (N.), 1970 ; L'influence de la géographie et de la puissance navale sur le destin de l'Espagne musulmane et du Maroc, *ROMM*, VI, p. 45-54.

BARDOUX (J.), 1924 ; La vie d'un consul auprès de la Régence d'Alger, *RA*, LXIII, p. 261-286.

BARKER-WEBB (P.) et BERTHELOT (Sabin), 1836 ; *Histoire naturelle des Îles Canaries. Tome I, I^{re} partie, contenant l'ethnographie....*

Paris.

BARNBY (Henry), 1970 ; The Algerian attack on Baltimore 1631, *MM*, LVI, p. 27-31.

BARNES (J.), 1897 ; *Commodore Bainbridge*. New York.

BARTOLD (V.V.), 1925 ; Koran i moryé, *Zapiski Vostotchnogo Otdeleniya Rousskogo Arkheologitcheskogo Obchtchestva*, XXVI, p. 106-110. Réimprimé dans *Sotchineniya*, VI, 1966, Moscou, p. 544-548. Trad. allemande : Der Koran und das Meer, ZDMG, 1929, p. 37-43.

BARTZ (Fritz), 1959 ; *Fischer auf Ceylon. Ein Beitrag zur Wirtschafts- und Bevölkerungs-geographie des indischen Subkontinents*. Bonn (*Bonner Geographische Abhandlungen*, 27).

—, 1959a ; Bevölkerungsgruppen mit besonderer Gesellschaftlicher Stellung unter den Küstenbewohnern und Fischern des Fernen Ostens, *Erdkunde*, XIII, p. 381-395.

—, 1965 ; *Die grossen Fischereiräume der Welt. 2. Asien mit Einschuss der Sowetunion*. Wiesbaden.

BASCH (Lucien), 1989 ; The way to the lateen sail, *MM*, LXXV, p. 328-332.

—, 1991 ; La felouque des Kellia. Un navire de mer à voile latine en Égypte au VII^e siècle de notre ère, *Neptunia*, CLXXXIII, p. 2-10.

—, 1996 ; L'apparition de la voile latine en Méditerranée, dans *Colloque International. Techniques et économie antiques et médiévales. Le temps de l'innovation, Aix-en-Provence, 21-23 mai 1996* (Préactes réunis par M. Cl. AMOURETTI et J. Chr. SOURISSEAU).

BATTISTINI (R.) et VÉRIN (P.), 1967 ; Ecology changes in protohistoric Madagascar, p. 407-424 dans PS. MARTIN et H.E. WRIGHT Jr., edit., *Pleistocene extinctions. The search for a cause*. New Haven.

BAUER (H.), 1927 *fulk*, *EI*^I, II, p. 117.

BAUER (Ignacio), 1950 ; Técnica y táctica de la piratería berberisca, *Africa* (Madrid), VII, p. 442-444.

BAYSUN (M. Cavid), 1948 ; Evliya Çelebi, *IA*, IV, p. 400-412.

BAZIN (Père Louis), S.J., 1838 (1751) ; Mémoires sur les dernières années du règne de Thamas Koulikan..., p. 412-423 dans *Lettres édifiantes et curieuses* publiées sous la direction de L. Aimé-Martin, I, Paris.

—, 1838a ; seconde lettre du père..., contenant les révolutions qui suivirent la mort de Thamas Koulikan, Ibid., p. 423-431.

BAZIN (Louis), sous presse ; « Lac », « Mer », et « Océan » dans le complexe linguistique turco-mongol, dans Hommes et Terres d'Islam, mélanges offerts à Xavier de Planhol, Téhéran.

BAZIN (Marcel), 1980 ; *Le Tâlech*. 2 vols., Paris (*Institut Français d'Iranologie de Téhéran, Bibliothèque Iranienne*, 23).

—et BROMBERGER (Christian), 1982 ; *Gilân et Azarbâyjân oriental. Cartes et documents ethnographiques*. Paris (*Institut Français d'Iranologie de Téhéran, Bibliothèque Iranienne*, 24).

BAZMEE ANSARI (A.S.), 1965 ; Baybul, *EF*, II, p. 194-197.

BEAZLEY (C. Raymond), 1897-1906 ; *The dawn of modern geography*. 3 vols., Londres.

BEJAOUI (Nejla Aloui), 1995 ; La pêche à la « Cherfia » à Kerkennah : importance et originalité d'une technique de pêche ancestrale, p. 155-172 dans *La Pêche côtière...*

BELL (J.), 1910 ; Organization of the Caliphal Navy, dans *Catalogue of the Greek Papyri in the British Museum*, IV, p. XXXII-XXXV

—, 1911-1928 ; Translation of the Greek Aphrodito Papyri in the British Museum, *Der Islam*, II, p. 269-283 et 372-384 ; III (1912), p. 132-140 et 369-373 ; IV (1913), p. 87-96 ; XVII (1928), p. 4-8.

BENJELLOUN (Abdelmajid), 1996 ; Le rôle des pêches maritimes dans l'occupation du Sahara par l'Espagne, *Maroc-Europe*, IX, p. 69-83.

BENNASSAR (Bartolomé) et BENNASSAR (Lucile), 1989 ; *Les Chrétiens d'Allah. L'histoire extraordinaire des renégats, XVI^e-XVII^e siècle*, Paris.

BENNIGSEN (Alexandre) et BERINDEI (Mihnea), 1979-1980 ; Astrakhan et la politique des steppes nord-pontiques, *Harvard Ukrainian Studies*, III-IV, p. 79-91.

BENNIS (Abdelhaï), 1996 ; La pêche au Maroc à la première moitié du XVI^e siècle, *Maroc-Europe*, IX, p. 51-58.

BÉRARD (Victor), 1897 ; *La politique du Sultan*. Paris.

—, 1900 ; *Les affaires de Crète*. Paris.

BERNELLE (F.), 1933 ; Origines et histoire de la voile latine, *Provincia*, XIII, p. 186-192.

BERNOTTI (Romeo), 1921 ; L'inizio della guerra nel Mediterraneo, *Rivista Maritima*.

BERRIANE (Mohamed), 1980 ; *L'Espace touristique marocain*, Tours (Équipe de Recherche Associée n° 706 — CNRS — Université de Tours, Fascicule de Recherches N° 7: Urbanisation, Réseaux Urbains, Régionalisation au Maghreb).

—, 1992 ; Le rôle de la mer dans le développement du tourisme au Maroc, *Maroc-Europe*, II, p. 131-154.

BERTHELOT (Sabin), 1879 ; *Antiquités canariennes*. Paris.

BIENAIMÉ (A.), 1920 ; *La guerre navale 1914-1915. Fautes et responsabilités*. Paris.

BIRKEN (A.), 1980 ; *Die Wirtschaftsbeziehungen zwischen Europa und dem Vorderen Orient im ausgehenden 19 Jahrhundert*. Wiesbaden (Beihefte zum Tübingen Atlas des Vorderen Orients, Reihe B, 37).

BITTNER (Maximilien) et TOMASCHEK (Wilhelm), 1897 ; *Die topographischen Capitel des Indischen Seespiegels Mohit*, übersetzt von M.T. mit einer Einleitung von W.T. Vienne (= *Festschrift zur Erinnerung an die Eröffnung des Seeweges nach Ostindien durch Vasco de Gama (1497)*, hrsgb. von der K.K. Geographischen Gesellschaft in Wien).

BJÖRKMAN (W.), 1938 ; Turban, *El*¹, IV, p. 885-893.

BLACHÈRE (R.), 1932 ; *Extraits des principaux géographes arabes du Moyen Âge*, Paris (*Bibliotheca arabica*, VIII).

BLAU (Ernst Otto), 1858 ; *Commerzielle Zustände Persiens*. Berlin.

BOELY (T.), 1985 ; Présentation générale de la pêche maritime en Indonésie, *PM*, LXIV, p. 713-726.

BOISSONNADE (P.), 1923 ; *Du nouveau sur la Chanson de Roland*.

Paris.

BONNET (Buenaventura), 1944 ; La supuesta expedición de Ben-Farrokh a las Canarias, *Revista de Historia* (La Laguna de Tenerife), p. 326-338.

BONNIARD (F.), 1934 ; *La Tunisie du Nord. Le Tell septentrional. Étude de géographie régionale*. Paris.

BONO (S.), 1953 ; Fonti inedite di storia della Tripolitania, *Libia*, I, 2, p. 117-121.

—, 1964 ; *I corsari barbareschi*. Rome.

BOSTAN (idris), 1992 ; *Osmanli Bahriye Teşkilâtı : XVII Yüzyilda Tersâne-i-Âmire*. Ankara (*Türk Tarih Kurumu Yayinlari*, VII, 101).

BOUCHON (Geneviève), 1973 ; Les musulmans du Kerala à l'époque de la découverte portugaise, *Mare Luso-Indicum*, II, p. 3-59.

—, 1975 ; *Mamale de Cananore. Un adversaire de l'Inde portugaise (1507-1528)*. Genève.

—, 1988 ; Un microcosme : Calicut au XVI^e siècle, p. 49-57 dans LOMBARD et AUBIN, *Marchands et hommes d'affaires...*

BOWEN (Richard LeBaron), 1949 ; Arab Dhows of Eastern Arabia, *AN*, IX, p. 87-132, et à part, Rehoboth, Mass.

—, 1951 ; The Dhow Sailor, *AN*, XI, p. 161-202.

—, 1955 ; Maritime superstitions of the Arabs, *AN*, XV, p. 5-48.

—, 1956 ; The Earliest Lateen Sail, *MM*, XLII, p. 239-242.

—, 1956a ; Boats of the Indus Civilization, *MM*, XLII, p. 279-290.

—, 1957 ; Origin and Diffusion of Oculi, *AN*, XVII, p. 262-291.

—, 1957a ; Arab Anchors, *MM*, XLIII, p. 288-293.

—, 1959 ; The Origins of fore-and-aft rigs, *AN*, XIX, p. 174-306.

—, 1963 ; Early Arab Ships and Rudders, *MM*, XLIX, p. 303-304.

—, 1966 ; Early Arab Rudders, *MM*, LII, p. 172.

BOXER (C.B.), 1985 ; War and trade in the Indian Ocean and the South China Sea 1600-1650, *MM*, LXXI, p. 417-435.

BOYER (Pierre), 1963 ; *La vie quotidienne à Alger à la veille de*

l'intervention française. Paris.

—, 1966 ; Introduction à une histoire intérieure de la Régence d'Alger, *Revue Historique*, p. 297-316.

—, 1985 ; Les renégats et la marine de la Régence d'Alger, *ROMM*, XXXIX, p. 93-106.

BRADAI (Mohamed Nejmeddine), GHORBEL (Mohamed), BOUAIN (Abderrahman), 1995 ; Aperçu sur l'activité de pêche dans le gouvernement de Sfax, p. 211-236 dans *La Pêche côtière...*

BRAHIMI (Denise), 1970 ; Témoignages sur l'île de Tabarque au XVIII^e siècle, *ROMM*, VII, p. 15-33.

BRAITHWAITE (John), 1729 ; *The History of the Revolutions in the Empire of Morocco...* Trad. franç., *Histoire des Révolutions de l'empire du Maroc*. Paris, 1731.

BRATIANU (G.I.), 1929 ; *Recherches sur le commerce génois dans la mer Noire au XIII^e siècle*. Paris.

—, 1969 ; *La Mer Noire. Des origines à la conquête ottomane*. Munich (Societas Academica Dacoromana, *Acta Historica*, IX).

BRAUDEL (Fernand), 1966 ; *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*. 2^e édit., 2 vols., Paris.

—, 1979 ; *Civilisation matérielle, économie et capitalisme*. 3 vols., Paris.

BRÉGEON (Jean-Noël), 1991 ; *L'Égypte française au jour le jour : 1798-1801*. Paris.

BRESC (Geneviève et Henri), 1979 ; Les saints protecteurs de bateaux 1200-1460, *Ethnologie française*, IX, p.161-178.

BRÈVES (Savary de), 1628 ; *Relation du voyage de Monsieur....* Paris.

—, 1628a ; *Discours des asseurez moyens de ruiner la monarchie des Princes ottomans*, paginé à part, p. 1-47 dans la *Relation...*

—, 1628b ; *Discours sur l'alliance qu'a le Roy, avec le Grand Seigneur, et de l'utilité qu'elle apporte à la Chrestienté*, paginé à part, p. 1-26, dans la *Relation...*

BRICE (W.), IMBER (C.) et LORCH (R.), 1977 ; *The Aegean Sea-*

Chart of Mehmed Reis Ibn Menemenli A.D. 1590-91. Manchester.

BRINDLEY (H.H.), 1926 ; Early pictures of lateen sails, *MM*, XII, p. 9-22.

BRIOT, 1696 ; *Histoire de l'État présent de l'Empire Ottoman... par Monsieur....* Amsterdam (traduction, enrichie, de RYCAUT, 1668).

BRITTLEBANK (William), 1873 ; *Persia during the famine. A narrative of a tour in the East and of the journey out and home.* Londres.

BROADHURST (R.J.C.), 1952 ; *The travels of Ibn Jubayr transl. by....* Londres.

BROEZE (F.J.A.), 1979 ; The merchant fleet of Java 1820-1850. A preliminary Survey, *Archipel*, XVIII, p. 251-269.

BROOKS (E.W.), 1913 ; The Arab Occupation of Creta, *English Historical Review*, XXVIII, p. 431-443.

BROUGHTON (Mrs), 1842; *Six years Residence in Algiers (1806-1812).* Londres.

BROWNE (E.G.), 1905 ; *Mohammad b. Hasan b. Esfandiar, Târikh-e Tabarestân*, abridged transl. by..., Leyde/Londres.

BRUGSCH (Heinrich), 1863 ; *Reise der K. Preussischen Gesandtschaft nach Persien 1860 und 1861.* 2 vols., Leipzig.

BRUNOT (Louis), 1920 ; *Notes lexicologiques sur le vocabulaire maritime de Rabat et Salé.* Paris.

—, 1921 ; *La mer dans les traditions indigènes de Rabat et Salé.* Paris.

BRUNSCHVIG (Robert), 1940-1947 ; *La Berbérie orientale sous les Hafsides.* 2 vols., Paris.

— et GRUNEBAUM (G.E. von), edits., 1957 ; *Classicisme et déclin culturel dans l'histoire de l'Islam. Actes du symposium international d'histoire de la civilisation musulmane (Bordeaux, 25-29 juin 1956).* Paris.

BRYER (Anthony), 1966 ; Shipping in the Empire of Trebizonde, *MM*, LII, p. 3-12.

BULOW (Prince de), 1930 ; *Mémoires du chancelier... I. 1893-1902.* Paris.

BURLET (R.), 1988 ; La voile latine, *Neptunia*, CLXXI, p. 11-21.

BURSKI (Hans-Albrecht von), 1928 ; *Kemal Reis : Ein Beitrag zur Geschichte des türkischen Flotte*. Diss., Bonn.

BÜYÜKTUĞRUL (Afif), 1982 ; Türk denizcilerin Atlas okyanusundaki harekâtı, *Belleten*, XLVI, n° 181, p. 35-61.

BYRNE (M.), 1977 ; A possible solution of the problem of Greek Fire, *Byzantinische Zeitschrift*, LXX, p. 91-96.

CABANTOUS (Alain), 1990 ; *Le Ciel dans la mer. Christianisme et civilisation maritime. XVI^e-XIX^e siècle*. Paris.

—et HILDESHEIM (Françoise), 1987; *Foi chrétienne et milieux maritimes (XV^e-XX^e siècle)*, Textes réunis par.... Paris.

CAETANI (L.), 1905-1926 ; *Annali dell'Islam*. 10 vols., Milan.

CAHEN (Claude), 1965 ; Ghāzī Çelebi, *EI*², II, p. 1045.

—, 1968 ; *Pre-Ottoman Turkey... (1071-1330)*. Londres.

—, 1978 ; Ports et chantiers navals dans le monde méditerranéen musulman jusqu'aux Croisades, *NMAM*, I, p. 299-313.

CAILLÉ (J.), 1957 ; Les Marseillais à Ceuta au XIII^e siècle, p. 21-31 dans *Mélanges d'histoire et d'archéologie de l'Occident Musulman (= Mélanges Georges Marçais)*, II. Alger.

CAMENIATE, 1838 ; *De excidio Thessalonicensi*, édition de Bonn, à la suite de Théophane continué.

CAMPANELLA (Thomas), 1653 ; *De monarchia hispanica editio novissima*. Amsterdam.

CAMPS (Gabriel), 1982 ; *La préhistoire. À la recherche du paradis perdu*. Paris.

CANARD (M.), 1926 ; Les expéditions des Arabes contre Constantinople dans l'histoire et dans la légende, *JA*, CCVIII, p. 61-121.

—, 1942-1947 ; L'impérialisme des Fatimides et leur propagande, *Annales de l'Institut d'Études Orientales*, VI, p. 162-199.

—, 1946 ; Textes relatifs à l'emploi du feu grégeois chez les Arabes, *Bulletin d'Études arabes*, XXVI, p. 3-8.

CARONNI (F.), 1805 ; *Ragguaglio del viaggio compendioso di un*

dilettanti antiquario sorpreso dà corsara condotto in Berberia e felicemente rapatriato. Milan, Trad. franç. par M. CONOR et P. GRANDCHAMP, *Revue Tunisienne*, XXIII, 1916, p. 287-294, 393-403 ; XXIV, 1917, p. 30-54, 96-122.

CARRA DE VAUX (B.), 1898 ; *Ibrâhîm b. Ouâçif Châh, Abrégé des merveilles*, trad. par..., Paris.

CASANOVA (Paul), 1922 ; Notes sur les voyages de Sindbâd le Marin, *Bulletin de l'Institut Français d'Archéologie Orientale*, XX, p. 113-199.

CASEY-VINE (Paula), edit., 1995 ; *Oman in history*. Londres.

CASSON (Lionel), 1956 ; Fore- and Aft-Sails in the Ancient World, *MM*, XLII, p. 3-5.

—, 1959 ; *The Ancient Mariners*. Londres.

—, 1971 ; *Ship and Seamanship in the Ancient World*. Princeton.

CASTIGLIONI (Giovanni Battista), 1960 ; Appunti geografici sul Balucistan Iraniano, *Rivista Geografica Italiana*, LXVII, p. 109-152 et 268-301.

CASTRIES (Henri de), 1929 ; *En-Nafhat el-Miskiyya fi-s-Sifarat et-Tourkiyya. Relation d'une ambassade marocaine en Turquie 1589-1591 par Abou-l Hasan Ali ben Mohammed et-Tamgrouti*, trad. et annotée par..., Paris.

CERBELLA (G.), 1955 ; Mare e marinai in Libia, *Libia* : III, 2, p. 23-33 ; I Corsari Tripolitani nella storia, negli usi e nei costumi.

CERULLI (E.), 1957 ; *Somalia. Scritti vari editi ed inediti. I. Storia della Somalia ; l'Islam in Somalia il libro degli Zengi*. Rome.

CERVANTÈS DE SAAVEDRA (Miguel), 1891 ; *El trato de Argel* (la vie à Alger), trad. franç. par M. de Vilade, *RA*, XXXV, p. 109-160.

CEZAR (Mustafa), 1965 ; *Osmanli tarihinde Levendler*. Istanbul (*Istanbul Güzel Sanatlar Akademisi Yayinlari*, 28).

CHAARA (Ahmed), 1996 ; Les aspects de la pêche côtière dans les littoraux du Rif méditerranéen, *Maroc-Europe*, IX, p. 92-106.

CHACK (Paul), 1938 ; *La bataille de Lépante*. Paris (*Marins à la bataille*, XI).

CHAHBAR (Abdelaziz), 1996 ; Les Marocains et la mer. Une excavation dans une mémoire, *Maroc-Europe*, IX, p. 85-89.

CHALMETA (Pedro), 1976 ; La Méditerranée occidentale et al-Andalus de 934 à 941 : les données d'Ibn Hayyân, *Rivista degli Studi Orientali*, L, p. 337-351.

CHARDIN (Jean), 1830 ; *Voyages du chevalier... en Perse et autres lieux de l'Orient*, 20 vols., Paris.

CHARLES (Henri), 1973 ; L'organisation de la vie maritime dans l'île d'Arwâd (Syrie), *ROMM*, XIII-XIV (= *Mélanges Le Tourneau*, I), p. 231-238.

— et SOLAYMÂN ('Abd al-Majyd), 1972 ; *Le parler arabe de la voile et de la vie maritime dans l'île d'Arwâd et sur la côte syro-libanaise*. Beyrouth.

CHARLES-DOMINIQUE (Paule), 1995 ; *Voyageurs arabes*. Paris (trad. franç. de la *Rihla* d'Ibn Jubayr, p. 71-368 et notes p. 1089-1130).

CHARLES-ROUX (F.), 1932 ; *France et Afrique du Nord avant 1830. Les Précurseurs de la Conquête*. Paris.

CHARRIÈRE (E.), 1850-1853 ; *Négociations de la France dans le Levant*, II et III. Paris.

CHASTELET DES Boys (R. du), 1665 ; *L'Odyssée ou diversité d'aventures...* La Flèche. Partie concernant Alger publiée par L. Piesse, *RA*, X, 1866, p. 91-101, 257-268 ; XI, 1867, p. 157-168 ; XII, 1868, p. 14-32, 350-363, 436-454 ; XIII, 1869, p. 371-383, XIV, 1870, p. 193-199.

CHELHOD (Joseph) et *al.*, 1984-1985 ; *L'Arabie du Sud. Histoire et civilisation*. 3 vols., Paris.

CHÉNIER (Louis de), 1787 ; *Recherches historiques sur les Maures et histoire de l'Empire du Maroc*. 3 vols., Paris.

CHERIF (Abdallah), 1995 ; La pêche à Zarzis : approche socio-économique et spatiale, p. 239-246 dans *La Pêche maritime...*

CHERIF (Mohammed), 1990 ; Notes sur la pêche maritime à Ceuta au Moyen Âge, *Revue de la Faculté des Lettres de Tétouan*, IV

—, 1996 ; *Ceuta aux époques almohade et mérinide*. Paris.

CHESNEAU (Jean), 1887 ; *Le voyage de Monsieur d'Aramon, Ambassadeur pour le Roy au Levant*. Paris.

CHITTICK (H. Neville), 1963 ; Kilwa and the Arab Settlement of the East African Coast, *Journal of African History*, IV, p. 179-190.

—, 1965 ; The « Shirazi » colonization of East Africa, *Ibid.*, VI, p. 275-294.

—, 1970 ; Observations on pre-portuguese accounts of the East African Coast, p. 129-132 dans MOLLAT, *Sociétés et Compagnies...*

—, 1980 ; Sewn Boats in the Western Indian Océan and Survival in Somalia, *International Journal of Nautical Archeology*, IX, 4.

CHODZKO (A.), 1850 ; Le Ghilan ou les marais caspiens, *Nouvelles Annales des Voyages et des Sciences Géographiques*, III, p. 68-93.

CHOLET (J.M.), 1937 ; La langue maritime turque et sa formation, *Revue Maritime*, Nlle série, 207, p. 324-336.

CHOUMOVSKII (T.A.), 1957 ; *Tri neizvestnye lotsii Akhmada ibn Madjida, arabskogo lotomana Vasko da Gamy*. Moscou-Leningrad, Trad. portugaise : T.A. CHUMOVSKY, *Três Roteiros Desconhecidos de Ahmād ibn-Mādjid, o piloto arabe de Vasco da Gama*, par Myron Malkiel-Jirmounsky, Lisbonne, 1960.

—, 1964 ; *Araby i Moryé. Po stranitsam roukopisei i knig*. Moscou.

CHRISTIDES (V), 1981 ; The Raids of the Moslems of Creta in the Aegean Sea : Piracy and Conquest, *Byzantion*, LI, p. 76-111.

—, 1982 ; Two parallel naval guides of the Tenth Century : Qudama's Document and Leo VI's Naumachica : a Study on Byzantine and Moslem Naval Preparedness, *Graeco-Arabica*, I, p. 51-103.

—, 1984 ; *The conquest of Creta by the Arabs (ca 824). A Turning Point in the Struggle between Byzantium and Islam*. Athènes.

—, 1984a ; Naval Warfare in the Eastern Mediterranean (6th-14th Centuries), An Arabie Translation of Leo VI's Naumachica, *Graeco-Arabica*, III, p. 137-148.

—, 1985 ; The Naval Battle of Dhāt as-Sawārī A.H. 34/A. D. 655-56. A Classical Example of Naval Warfare Incompetence, *Byzantina*, XIII, 1331-

1345.

—, 1988 ; Naval history and naval technology in medieval times. The need for interdisciplinary studies, *Byzantion*, LVIII, p. 309-332.

CHUNG (Kei Won) et HOURANI (George F.), 1938 ; Arab Geographers on Korea, *JAOS*, XII, p. 658-661.

CHURCHILL (Winston S.), 1925-1931 ; *La crise mondiale*. Trad. franç., vols., Paris.

CIFOLETTI (Guido), 1982 ; La terminologia della pesca a el-Ghardaqa (Egitto), *Annali (Istituto Orientale di Napoli)*, XLII, p. 565-591.

CLAVIJO (Ruy Gonzalez de), 1859 ; *Narrative of the Embassy of.. to the court of Timour...* A.D. 1403-06, transi. C.R. Markham. Londres (Hakluyt Society).

CLEMESHA (William Wesley), 1943 ; The Early Arab Thalassocracy, *Journal of the Polynesian Society*. LII, p. 110-131.

CLOUET (A.G.), 1979 ; La navigation au long cours yéménite de nos jours vers l'Afrique orientale, p. 331-336 dans MÉHAUD, *Mouvements de population...*

CODINE (J.), 1868 ; *Mémoire géographique sur la mer des Indes*. Paris.

COINDREAU (Roger), 1948 ; *Les corsaires de Salé*. Paris (*Publications de l'Institut des Hautes Études Marocaines*, XLVII).

COLIN (G.S.), 1921 ; Technologie de la batellerie du Nil, *Bulletin de l'Institut Français d'Archéologie Orientale*, XX, p. 45-87.

—, 1924 ; Notes de dialectologie arabe : observations sur un vocabulaire maritime berbère, *Hespéris*, IV, p. 175-179.

COLLAS (B.C.), 1864 ; *La Turquie en 1864*. Paris.

COLLINS (G.E.P), 1937 ; *East Monsoon*. New York.

—, 1937a ; *Makassar sailing*. Londres.

CONKER (Orhan) et WITMEUR (Émile), 1937 ; *Redressement économique et industrialisation de la Nouvelle Turquie*. Paris (*Bibliothèque de l'École Supérieure des Sciences Commerciales et Économiques de l'Université de Liège*, XVIII).

CORBETT (Sir Julian S.), 1920 ; *History of the Great War based on*

official documents. Naval Operations I. Londres.

CORBIN (Alain), 1988 ; *Le territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage (1750-1840)*, Paris.

CORTELAZZO (Manlio), 1970 ; *Mediterraneo e Oceano Indiano. Atti del Sesto Colloquio Internazionale di Storia Maritima, tenuto a Venezia dal 20 al 29 settembre 1962, a cura di...* Florence (Civiltà Veneziana, Studi, 23).

—, 1970a ; Rapporti linguistici fra Mediterraneo ed Oceano Indiano, p. 293-310 dans CORTELAZZO, *Mediterraneo...*

—, 1978 ; Terminologia marittima bizantina e italiana, *NMAM*, II, p. 760-773.

COULET DU GARD (René), 1980 ; *La course et la piraterie en Méditerranée*. Paris.

COUPLAND (Reginald), 1938 ; *East Africa and its invaders from the earliest times to the death of Sayyid Said in 1856*. Oxford.

COURTOIS (Christian), 1957 ; Remarques sur le commerce maritime en Afrique au XI^e siècle, p. 51-59 dans *Mélanges d'histoire et d'archéologie de l'Occident Musulman II. Hommage à Georges Marçais*. Alger.

CRONE (Patricia), 1987 ; *Meccan Trade and the Rise of Islam*. Oxford.

CRUTTWELL (C.R.M.F), 1936 ; *A History of the Great War*. 2^e édit., Oxford.

CURZON (G.N.), 1892 ; *Persia and the Persian question*. 2 vols., Londres.

DACHRAOUI (Farhat), 1981 ; *Le Califat fatimide au Maghreb, 296-362/909-973, histoire politique et institutions*. Tunis.

DAHAK (D.), 1986 ; *Les États arabes et le droit de la mer*. 2 vols., Rabat.

DAIN (A.), 1943 ; *Naumachica*. Paris (contient les *Taktika* de Léon VI).

DAN (Pierre), 1649 ; *Histoire de Barbarie et de ses corsaires*. 2^e édit., Paris (notablement augmentée par rapport à la 1^{re} édit. de 1637).

DARKOT (Besim), 1950 ; *Islâm, İA*, V, 2, p. 1093-1103.

DARMOUL (A.), 1981 ; Les épaves sarrasines. Contribution à l'étude des techniques de constructions navales musulmanes et méditerranéennes, p. 152-165 dans *L'Homme méditerranéen et la mer. Actes du 3^e Congrès International d'Études des cultures de la Méditerranée Occidentale*, Jerba.

DARS (Jacques), 1979 ; Les jonques chinoises de haute mer sous les Song et les Yuan, *Archipel*, XVIII, p. 41-56.

DAVISON (Roderic H.), 1963 ; *Reform in the Ottoman Empire 1856-1876*. New York.

DEARDEN (S.), 1976, *A Nest of Corsairs : The Fighting Karamanlis of the Barbary Coast*. Londres.

DECEI (Aurel), 1955 ; Karadeniz. Tarih., *İA*, VI, p. 238-246.

DE GOEJE (J.), 1883 ; Le Japon connu des Arabes, *Annales de l'Extrême-Orient*, V, p. 66-80.

DE GROOT (Alexandre H.), 1985 ; Ottoman North Africa and the Dutch Republic in the Seventeenth and Eighteenth Centuries, *ROMM*, XXXIX, p. 131-147.

DELUMEAU (Jean), 1987 ; Le protestantisme et la peur de la mer, p. 122-128 dans CABANTOUS et HILDESHEIM, *Foi chrétienne...*

DELUZ (Christiane), 1987 ; Pèlerins et voyageurs face à la mer (XII^e-XVI^e siècle), p. 277-288 dans DUBOIS (Henri), HOCQUET (Jean-Claude), VAUCHEZ (André), edits., *Horizons marins. Itinéraires spirituels (V^e-XVII^e siècle). II. Marins, navires et affaires*. Paris.

DENNIS (D.L.), 1962 ; Xebecs, *MM*, XLVIII, p. 63-65.

DENY (Jean), 1925 ; Chansons des Janissaires turcs d'Alger (fin du XVII^e siècle), p. 35-175 dans *Mélanges René Basset*, II, Paris (*Publications de l'Institut des Hautes Études Marocaines de Rabat*).

—, 1964 ; Journal de bord de *l'Ihsâniyè*, frégate-amirale de la flotte égyptienne, d'après deux registres turcs des archives nationales du Caire, *JA*, CCLII, p. 1-43.

— et LAROCHE (Jane), 1969 ; L'expédition de Provence de l'armée de mer de Sultan Suleyman sous le commandement de l'Amiral Hayreddin Pacha dit Barberousse, *Turcica*, I, p. 161-211.

DESANGES (Jehan), 1982 ; *Recherches sur l'activité des Méditerranéens aux confins de l'Afrique*. Lille.

DESCHAMPS (Léon), 1887 ; *Un colonisateur du temps de Richelieu : Isaac de Razilly, biographie, mémoire inédit*. Paris (extrait de la *Revue de Géographie*).

DESFEUILLES (P), 1956 ; Scandinaves et Barbaresques à la fin de l'Ancien Régime, *Cahiers de Tunisie*, IV, p. 327-349.

DESHAYES DE COURMENIN (Louis), 1632 ; *Voiage de Levant fait... en l'année 1621*. 2^e édit., Paris.

DESPOIS (Jean), 1935 ; *La colonisation italienne en Libye*. Paris.

—, 1937 ; Les îles Kerkena et leurs bancs, étude géographique, *Revue Tunisienne*, p. 3-60.

—, 1940 ; *La Tunisie orientale. Sahel et Basse Steppe. Étude géographique*. Alger (*Publications de la Faculté des Lettres d'Alger*, II^e série, XIII).

—, 1949 ; *L'Afrique du Nord*. Paris.

DEVEDJIAN (Karekin), 1926 ; *Pêche et pêcheries en Turquie*. Constantinople.

DEVIC (L. Marcel), 1876 ; *Dictionnaire étymologique des mots français d'origine orientale*. Paris.

—, 1878 ; *Les Merveilles de l'Inde*, trad. par.... Paris.

—, 1883 ; *Le Pays des Zendjs ou la côte orientale d'Afrique au Moyen Âge d'après les écrivains arabes*. Paris.

DEVOULX (A.), 1858 ; *Le Raïs Hamidou*. Alger.

—, 1868, *Le livre des signaux de la flotte de l'ancienne Régence d'Alger...* traduit et publié par.... Alger, lithographié.

—, 1869, La marine de la Régence d'Alger, RA, XIII, p. 384-420.

—, 1871-1872 ; Le registre des prises maritimes d'Alger, RA, XV, p. 70-79, 149-160, 184-201, 285-299, 447-457 ; XVI, p. 70-77, 146-156, 233-240, 292-303.

DIEUZIDE (R.) et NOVELLA (M.), 1953 ; *Le matériel de pêche maritime utilisé en Algérie*. Alger (*Documents et Renseignements*

agricoles, *Bulletin n° 179. Station de pêche de Castiglione*).

DIMMOCK (H.L.F.), 1944 ; The Points of *the* Compass : *Arabian Style*, *MM*, XXX, p. 154-161.

—, 1946 ; The Lateen Rig, *MM*, XXXII, p. 35-41.

DINET (E.) [El hadj Nacir ed Dine] et EL HADJ SLIMAN BEN IBRAHIM BAÂMER, 1932 ; *Le pèlerinage à la maison sacrée d'Allah*. Paris.

DION (Roger), 1946 ; Effets de l'insécurité sur le choix des sites d'habitat rural, *L'Information Géographique*, p. 143-146.

DJÂHIZ (al-), 1938-1945 / 1356-1364 H ; *Kitâb al-Hayaouân*, edit. A.M. Hâroun. 7 vols., Le Caire.

—, 1966 ; *Kitâb al-amçar wa 'adjâ'ib al-boldân*, publ. par Ch. Pellat, *al-Machriq*, mars-avril, p. 169-205.

DJELLOUL (Néji), 1955 ; La pêche en Ifriquiya au Moyen Âge, p. 49-60 dans *La Pêche côtière...*

DOLLEY (R.H.), 1949 ; The Rig of Medieval Warship, *MM*, XXXV, p. 51-55.

DONKIN (R.A.), 1998 ; *Beyond Price. Pearls and Pearl-Fishing : Origins to the Age of Discoveries*. Philadelphie (*Memoirs of the American Philosophical Society*, 224).

DORESSE (Jean), 1957 ; *L'Empire du Prêtre-Jean*. 2 vols., Paris.

—, 1983 ; *Histoire sommaire de la Corne orientale de l'Afrique*, 2^e édit., Paris.

DOZY (R.), 1881 ; *Recherches sur l'histoire et la littérature de l'Espagne pendant le Moyen-Âge*. 3^e édit., Paris/Leyde.

DROUVILLE (Gaspard), 1828 ; *Voyage en Perse fait en 1812 et 1813*. 3^e édit., 2 vols., Paris.

DUBY (Georges), 1973 ; *Guerriers et Paysans : VII^e-XII^e siècles. Premier essor de l'économie européenne*. Paris.

DU CAMP (Maxime), 1860 ; *Le Nil - Égypte et Nubie*. 3^e édit., Paris.

DUDA (Herbert W.), 1959 ; *Die Seltschukengeschichte des Ibn Bibi*. Copenhague.

DUFOURCQ (Ch. E.), 1965 ; *L'Espagne catalane et le Maghrib aux XIII^e et XIV^e siècles*. Paris.

—, 1979 ; Commerce du Maghreb médiéval avec l'Europe chrétienne et marine musulmane, dans *Actes du I^{er} Congrès d'Histoire et de Civilisation du Maghreb, I*, Tunis.

DUNLOP (D. M.), 1960 ; Bahr al-Khazar, *EI*², I, p. 959-960.

DUPUY (E.), 1910 ; *Américains et Barbaresques (1776-1824)*. Paris.

DURAND (Loup), 1975 ; *Pirates et Barbaresques en Méditerranée*. Avignon, 1975.

DURAND-VIEL (G.), 1937 ; *Les Campagnes navales de Mohammed Aly et d'Ibrahim*. 2 vols., Paris.

DUREAU DE LA MALLE (A.), 1838 ; *Peyssonnel et Desfontaines. Voyages dans les Régences de Tunis et d'Alger*, publiés par... 2 vols., Paris.

EARLE (Peter), 1970 ; *Corsairs of Malta and Barbary*. Londres.

ECK (Otto), 1940 ; *Seeräuberei im Mittelmeer. Dunkle Blätter europäischen Geschichte*. Munich.

EHLERS (Eckart), 1974 ; Some Geographic and Socio-Economic Aspects of Tourism in Iran, *Orient*, XV, p. 97-105.

—, 1980 ; *Iran. Grundzüge einer geographischen Landeskunde*. Darmstadt (*Wissenschaftliche Länderkunden*, XVIII).

—, FALATURI (Abdoljavād) et SCHWEIZER (Günther), 1990 ; *Der Islamische Orient. Grundlagen zur Länderkunde eines Kulturraumes (Islam : Raum — Geschichte — Religion, I)*. Cologne.

EHRENKREUTZ (A.), 1955 ; The Place of Saladin in the Naval History of the Mediterranean Sea in the Middle Ages, *JAOS*, LXXV, p. 100-116.

—, 1980 ; Bahriyya I. La marine arabe jusqu'en 647/1250, *EI*², Suppl. 1-2, p. 102-120.

EICHWALD (Karl Eduard), 1834 ; *Reise auf dem Caspischen Meere und in den Caucasus... in den Jahren 1825-1826. I. Periplus des Caspischen Meeres. I... den hist. Bericht der Reise... enthaltend*. Stuttgart/Tübingen.

EICKHOFF (Ekkehard), 1954 ; *Seekrieg und Seepolitik zwischen Islam*

und Abendland bis zum Aufstiege Pisas und Genuas (650-1040). Diss, Sarrebruck (*Schriften der Universität des Saarlandes*).

EL AIBA (Hammadi), 1995 ; La pêche dans le gouvernement de Medenine : modernisation et problèmes d'exploitation des ressources, p. 293-308 dans *La Pêche côtière...*

ELLIOTT (Henry Miers), 1867-1877 ; *History of India*. 8 vols., Londres.

ELLIS-DAVISON (H.R.), 1973 ; The Secret Weapon of Byzantium, *Byzantinische Zeitschrift*, LXVI, p. 61-74.

ÉMERIT (Marcel), 1955 ; L'essai d'une marine marchande barbaresque au XVIII^e siècle, *Cahiers de Tunisie*, III, p. 363-370.

ENTRAIGUES (Comte d'), 1933 ; Lettres galantes et pittoresques sur l'Égypte. Publication par Auriant, avec préface, *Nouvelle Revue Française*, XXI, n° 240, 1^{er} sept., p. 357-381.

EPALZA (M. de), 1986-1987 ; Costas alicantinas y costas maghrebies : el espacio marítimo musulmán según los textos árabes, *Sharq al-Andalus*, III, p. 25-31 ; IV, p. 45-48.

—, 1995 ; La costa mediterránea como frontera militarizada del Islam, p. 57-65 dans *Al-Andalus...*

EREMYA ÇELEBI KÖMÜRCÜYAN, 1952 ; *Istanbul Tarihi. XVII asirda Istanbul*, tercüme ve tahsiye eden Hrand D. Andreasyan. Istanbul (*Istanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayinlari*, 506).

ÉTIENNE (Bruno), 1994 ; *Abd-el-Kader*. Paris.

ET-TIDJANI, 1852-1853 ; Voyage du Scheikh... dans la Régence de Tunis pendant les années 706-708 de l'Hégire (1306-1309), traduit par Alphonse Rousseau, *JA*, XX, p. 57-208 ; XXI, p. 101-168, 354-425.

EVLIYA ÇELEBI, 1969-1971 ; *Seyahat nâmesi*, edit. Zuhuri Danişman. 15 vols., Istanbul.

EVLIYA EFENDI (= Evliya Çelebi), 1846-1850 ; *Narrative of travels in Europe, Asia and Africa*, transl. Joseph von Hammer. 2 vols., Londres.

EYNAUD (Albert), 1874 ; *Scènes de la vie orientale*. Paris.

EZGÜ (Fuad), 1964 ; Pîrî Reis, *İA*, IX, p. 561-565.

FAHMY (Aly Mohammed), 1966 ; *Muslim Sea-Power in the Eastern Mediterranean, from the Seventh to the Tenth Century A.D.*. Le Caire.

—, 1966a ; *Muslim Naval Organization in the Eastern Mediterranean from the 7th to the 10th Century A.D.*. 2^e édit. Le Caire.

FAL (A.M.), 1941 ; *Les pêcheurs de Guet N'Dar*. Dakar (Cahiers William Ponty).

FARNAISE (Michel), 1922 ; « *L'aventure du Goeben* ». *Les opérations navales de la première semaine de la guerre en Méditerranée*. Paris.

FATIMI (S. Qudratullah), 1978 ; In Search of a Methodology for the History of Moslem Navigation in the Indian Ocean, *The Islamic Quarterly*, p. 40-51.

FAUBLÉE (J.) et URBAIN-FAUBLÉE (M.), 1963 ; Madagascar vue par les auteurs arabes avant le XI^e siècle, *Studia* (Lisbonne), XI, p. 445-462.

FAYZI (M.'A.), 1352 solaire/1973-1974 ; *Hazrat-e noqta-ye oulâ*. Téhéran.

FERRAND (Gabriel), 1904 ; Madagascar et les îles Vâq-Vâq, *JA*, p. 489-509.

—, 1907 ; Les îles Râmny, Lâmery, Wâkwâk, Komor des géographes arabes et Madagascar, *JA*, p. 433-566.

—, 1910 ; Les voyages des Javanais à Madagascar, *JA*, XV, p. 281-330.

—, 1913-1914 ; *Relations de voyages et textes géographiques arabes, persans et turks relatifs à l'Extrême-Orient du VIII^e au XVIII^e siècle*, traduits, revus et annotés par... 2 vols., Paris.

—, 1917 ; La plus ancienne mention du nom de l'île de Sumatra, *JA*, X, p. 331-335.

—, 1918 ; Malaka, le Malāyu et Malāyur, *JA*, XI, p. 391-484 ; XII, p. 51-154.

—, 1918a ; À propos d'une carte javanaise du XV^e siècle, *JA*, XII, p. 158-170.

—, 1919 ; Le K'ouen-Louen et les anciennes navigations interocéaniques dans les mers du Sud, *JA*, XIII, p. 239-333, 431-492 ;

XIV, p. 5-68, 201-241.

—, 1922 ; *Voyage du marchand arabe Suleyman en Inde et en Chine...*, trad. par..., Paris (*Les Classiques de l'Orient*, VII).

—, 1922a ; Le pilote arabe de Vasco de Gama et les instructions nautiques des Arabes au XV^e siècle, AG, XXXI, p. 289-307.

—, 1923 ; Les instructions nautiques de Sulayman al-Mahri (XVI^e siècle), AG, XXXII, p. 298-312.

—, 1923a ; *Le Pilote des mers de l'Inde, de la Chine et de l'Indonésie, par... Ahmad bin Mājid... texte arabe du MS. 2292 de la Bibl. Nationale publié par...* Paris (*Instructions nautiques et routiers arabes et portugais des XV^e et XVI^e siècles*, I).

—, 1924 ; L'élément persan dans les textes nautiques arabes des XV^e et XVI^e siècles, JA, CCIV, p. 193-257.

—, 1925 ; *Le Pilote des mers de l'Inde, de la Chine et de l'Indonésie, par Sulaymān al-Māhrī et... Ahmad bīn Mādjid, texte arabe... du MS. 2559 de la Bibliothèque Nationale publié par...*, Paris (*Instructions nautiques et routiers arabes et portugais des XV^e et XVI^e siècles*, II).

—, 1928 ; *Introduction à l'astronomie nautique arabe*. Paris.

—, 1932 ; Le Wakwak est-il le Japon ?, JA, CCXX, p. 193-243.

—, 1935-1945 ; Les relations de la Chine avec le golfe Persique avant l'Hégire, p. 131-140 dans *Mélanges Gaudefroy-Demombynes*. Le Caire.

FEUVRIER (Dr), s.d. (1906) ; *Trois Ans à la cour de Perse*. 2^e édit. Paris.

FIRISHTA (Muhammad Kasim), 1958 ; *History of the rise of the Muhammedan power in India. I. The Brahmani Kingdom of Kulbarga*. Calcutta.

FIRTH (Raymond), 1946 ; *Malay Fishermen : their peasant economy*. Londres.

FISCHER (W), 1965 ; compte rendu de PERRY, 1960, ZDMG, CXV, p. 209-210.

FISHER (Sir Godfrey), 1957 ; *Barbary Legend : War, Trade and Piracy in North Africa 1415-1830*. Oxford.

FLATRÈS (Pierre) et PLANHOL (Xavier de), 1983 ; *Études sur l'habitat perché, réunies par les soins de.... Paris (Publications du Département de Géographie de l'Université de Paris-Sorbonne, 9).*

FLOOR (Willem), 1985 ; Masqat Anno 1673, *Le Moyen-Orient et l'Océan Indien*, II, p.1-80.

—, 1987 ; The Iranian navy in the Gulf during the Eighteenth Century, *Iranian Studies*, XX, p. 31-53.

FONTANIER (V), 1834 ; *Voyages en Orient... de 1830 à 1835. Deuxième voyage en Anatolie.* Paris.

—, 1844-1846 ; *Voyage dans l'Inde et dans le golfe Persique par l'Égypte et la mer Rouge*, 3 vols., Paris.

FORBES (Andrew D.W), 1981 ; Southern Arabia and the Islamicization of the Central Indian Océan Archipelagoes, *Archipel*, XXI, p. 55-92.

FORSTER (C.), 1844 ; *The Historical Geography of Arabia.* 2 vols., Londres.

FRAENKEL (Siegmond), 1886 ; *Die Aramäischen Fremdwörter im Arabischen.* Leyde.

FRANÇOIS D'ANGERS (Père), 1644 ; *L'Histoire de la mission des Pères Capucins de la province de Touraine au Royaume de Maroque en Afrique...*, 1624-1636. Niort.

FRASER (J.B.), 1826 ; *Travels and Adventure in the Persian Provinces on the Southern Banks of the Caspian Sea.* Londres.

FREYTAG (Georg Wilhelm Friedrich), 1838-1842 ; *Arabum Proverbia*, 5 parties en 2 vols. Bonn.

FROISSART (Jean), 1835 ; *Les Chroniques de Sire....* 3 vols., Paris.

FRYER (John), 1905-1915 ; *A new account of East India and Persia, being nine years travels.* 3 vols., Londres (*Hakluyt Society, 2nd Series, XIX-XX, XXXIX*).

GABRIEL (Alfons), 1929 ; *Im weltferner Orient.* Munich/Berlin.

—, 1952 ; *Die Erforschung Persiens.* Vienne.

GABRIELI (Francesco), 1977 ; *Chroniques arabes des Croisades.*

Textes... présentés par..., trad. franç. par Viviana Pâques (original italien, Turin, 1963). Paris.

GALBERT (Lieutenant de), 1903 ; *L'île de la Galite. Notes de voyage*. Grenoble (c.r. par Ch. Rabot dans *La Géographie*, IX, 1904, p. 275-277).

GALLAIS (Jean), 1954 ; Les villages Lébous de la Presqu'île du Cap-Vert, *Cahiers d'Outre-Mer*, p. 137-154.

GALLOTTA (A.), 1970 ; Le Gazavât di Hayreddin Barbarossa, *Studi Maghrebini*, III, p. 79-160.

GAM'I'AT al-ISKANDARIYYAH, 1974; *Ta'rikh al-bahriyyah al-misriyyah*, Alexandrie.

GANDIN (Jehanne-Marie), 1970 ; La remise de Larache aux Espagnols en 1610, *ROMM*, VII, p. 71-88.

GANIAGE (Jean), 1959 ; *Les origines du protectorat français en Tunisie (1861-1881)*. Paris.

—, 1960 ; *La thonaire de Sidi Daoud. Correspondance commerciale d'une entreprise italienne de Tunisie au milieu du XIX^e siècle*. Paris.

GARDET (Louis), 1978 ; Islam. I. Définition, *EI*², IV, p. 179-182.

GARREAU (R.), 1949 ; *Un Angoumoisain homme de mer. Besson-Bey, vice-amiral et major-général d'Égypte*. Paris.

GARROT (Henri), 1900 ; *La colonisation maritime en Algérie*. Alger.

GATEAU (Albert), 1946 ; Introduction à l'étude du vocabulaire maritime en Tunisie. Technologie du Lûd, RA, p. 140-183.

—, 1949 ; Quelques observations sur l'intérêt du voyage d'Ibn Djubayr pour l'histoire de la navigation en Méditerranée au XVII^e siècle, *Hespéris*, XXXIX, p. 289-312.

—, 1966 ; *Atlas et glossaire nautiques tunisiens*, 2 vols., Beyrouth (*Recherches publiées sous la direction de l'Institut de Lettres Orientales de Beyrouth, Série II*, 32-33).

GAUDEFROY-DEMOMBYNES (Maurice), 1912 ; Les sources arabes du muhit turc, *JA*, IV^e série, XX, p. 547-550.

- , 1949-1965 ; *Voyages d'Ibn Jubayr*. 4 vols., Paris.
- , 1957 ; *Mahomet*. Paris (*L'Évolution de l'Humanité*, XXXVI).
- GENCER (Ali Ihsan), 1985 ; Marine à vapeur et charbon turc en Méditerranée orientale au XIX^e siècle, *ROMM*, XXXIX, p. 107-112.
- GEHRKE (V) et MEHNER (H.), 1975 ; *Iran. Natur — Bevölkerung — Geschichte — Kultur — Staat — Wirtschaft*, Tübingen/Bâle.
- GERVAIS-COURTELLEMONT, 1896 ; *Mon voyage à La Mecque*. Paris.
- GÉRY (L.), 1983 ; Développement des pêches maritimes en République Démocratique du Yémen, *PM*, LXII, p. 143-148.
- , 1984 ; Panorama et évolution des pêches maritimes au sultanat d'Oman, *PM*, LXIII, p. 35-41.
- GEUFFROY (Antoine), 1546 ; *Briefve Descriptiõr de la Court du Grand Turc*. Paris.
- GIBB (H.A.R.) et BOWEN (Harold), 1950 ; *Islamic Society and the West I, I*, Oxford.
- GILDEMEISTER (J.), 1882 ; Ueber arabisches Schiffswesen, *Nachrichten von der Kônigliche Gesellschaft der Wissenschaften... zu Göttingen*, XV, p. 431-448.
- GLIDDEN (Harold W), 1948 ; A comparative study of the Arabic nautical vocabulary from Al-'Aqabah, Transjordan, *JAOS*, LXII, p. 68-72.
- GLYKATZI-AHRWEILER (H.) (voir aussi AHRWEILER), 1958 ; Les forteresses construites en Asie Mineure face à l'invasion seldjoukide, *Akten des XI internationalen Byzantinisten-Kongresses*, Munich, p. 182-189.
- GOBÉE (E.), 1926 ; Enkele termen bij de navigatie in gebruik in het dialect van Djeddah (Hidjaz), *Tijdschrift voor Indische Taal-, Land- en Volkenkunde*, LXVI.
- GÖDEL (Rudolf), 1849 ; *Ueber den Pontischen Handelsweg und die Verhältnisse des europäischpersischen Verkehrs*. Vienne.
- GÓIS (Damião de), 1949-1955 ; *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*. 4 vols., Coimbre.
- GOITEIN (S.D.), 1952 ; Contemporary letters on the capture of

Jerusalem by the Crusaders, *Journal of Jewish Studies*, III, 4.

—, 1954 ; Two eyewitness reports on an expedition of the king of Kish (Qais) against Aden, BSOAS. XVI, p. 247-257.

—, 1954a ; From the Mediterranean to India, *Speculum*, XXIX, p. 181-197.

—, 1962 ; La Tunisie du XI^e siècle à la lumière des documents de la Geniza du Caire, p. 551-579 dans *Études d'Orientalisme dédiées à la mémoire de Lévi-Provençal*, II. Paris.

—, 1967-1993 ; *A Mediterranean Society, the Jewish communities of the Arab World as portrayed in the Documents of the Cairo Geniza*. 6 vols. Princeton-Berkeley.

GOLDZIHHER (I.), 1890; Das Schiff der Wüste, ZDMG, XLIV, p. 165-167.

GOLVIN (Lucien), 1957 ; *Le Magrib central à l'époque des Zirides*. Paris.

GOODRICH (Th. D.), 1985 (1987) ; Atlas-i Hümayun. A sixteenth-century Ottoman maritime Atlas discovered in 1984, AO, X, p. 83-101.

—, 1986 (1988) ; The Earliest Ottoman Maritime Atlas. The Walters *Deniz Atlasi*, AO, XI, p. 25-50.

—, 1990 ; *The Ottoman Turks and the New World. A Study of Tarih-i Hindi-i Garbi and Sixteenth Century Ottoman Americana*. Wiesbaden (*Near and Middle Eastern Monographs, N.S., III*).

—, 1993-1994 ; Supplemental Maps in the *Kitab-i Bahriye* of Piri Reis, AO, XIII, p. 117-141.

GOSSE (Ph), 1952 ; *Histoire de la piraterie*. Trad. franç., Paris (original de Londres, 1932).

GOTTLIEB (W.W), 1957 ; *Studies in Secret Diplomacy during the First World War*. Londres.

GOTTRON (Adam), 1912 ; *Ramon Lulls Kreuzzugsideen*. Berlin (*Abhandlungen zur Mittleren und Neueren Geschichte, XXXIX*).

GOUSEÏNOVA (D.S.), 1981 ; *Rabochie moryaki Kaspiya* (90-e g. XIX B. — 1907 g.). Bakou.

GÖYÜNÇ (Nejad), 1952 ; Kapudan-i Darya küçük Hüseyin Paşa, *Tarih Dergisi*, II, p. 35-50.

—, 1978 ; Kemal Reis, *El²*, IV, p. 914-915.

GRAMMONT (H.D. de), 1884 ; Études algériennes. La course, l'esclavage et la rédemption à Alger. 1^{re} partie : la course, *Revue Historique*, XXV, p. 1-42.

—, 1887 ; *Histoire d'Alger sous la domination turque (1515-1830)*. Paris.

GRANDCHAMP (P.), 1925 ; *Documents relatifs aux corsaires tunisiens (2 octobre 1777-4 mai 1824)*. Tunis.

—, 1957 ; Documents concernant la course dans la Régence de Tunis de 1764 à 1769 et de 1783 à 1843, *Cahiers de Tunisie*, III-IV, p. 269-340.

GRAUX (Lucien) et DARAGON (Henri), 1905 ; *Sa Majesté Mozaffered-Dine Schah in Schah en France 1900-1902-1905*. Paris.

GRAVIER (Maurice), 1984 ; *Les Vikings. Histoire des peuples scandinaves... des origines à la Réforme*. Paris.

GREENHILL (Basil), 1956 ; The Karachi fishing boats, *MM*, XLII, p. 54-66.

—, 1963 ; A boat of the Indus, *MM*, XLIX, p. 273-275.

—, 1971 ; *Boats and Boatmen of Pakistan*. Newton Abbot.

GRENVILLE (Henry), 1965 ; *Observations sur l'état actuel de l'Empire Ottoman*, ed. by Andrew S. Ehrenkreutz. Ann Arbor.

GROHMANN-KEROUACH (Brigitte), 1971 ; *Der Siedlungsraum der Ait Ouriaghel im östlichen Rif. Kulturgeographie eines Rückzugsgebietes*. Heidelberg (*Heidelberger Geographische Arbeiten*, 35).

GROSSET-GRANGE (H.), 1964 ; La navigation arabe, *Navigation*, XLVII, p. 265-285.

—, 1969-1972 ; La navigation arabe de jadis. Nouveaux aperçus sur les méthodes pratiquées en Océan Indien, *Navigation*, LXVI (avril 1969), p. 227-237 ; LXVIII (octobre 1969), p. 437-448 ; LXXIX (juillet 1972), p. 333-337.

—, 1971-1973 ; Comment naviguent aujourd'hui les Arabes de l'océan

Indien ?, *Navigation*, LXXV (juillet 1971), p. 316-326 ; LXXXI (janvier 1973), p. 97-109.

—, 1972 ; Comment naviguent aujourd'hui les Arabes de l'océan Indien ?, suivi d'un glossaire de la navigation arabe dans l'océan Indien, *Ar*, XIX, p. 46-77.

—, 1972a ; Les traités arabes de navigation. De certaines difficultés particulières à leur étude, *Ar*, XIX, p. 240-254.

—, 1974 ; Une carte nautique arabe du Moyen Âge, *Navigation*, LXXX-VII, p. 328-343. Republié dans *Acta Geographica*, XXVII, 1976, p. 34-48.

—, 1975 ; Comment naviguent aujourd'hui les Arabes de l'océan Indien ?, Addenda et corrigenda, *Ar*, XXII, p. 51-60.

—, 1977 ; Les marins arabes du Moyen Âge. De certaines étoiles observées en océan Indien, *Ar.*, XXIV, p. 42-57.

—, 1979 ; Les manuscrits nautiques arabes anciens (océan Indien). Considérations relatives à certains termes particuliers, *Ar*, XXVI, p. 90-99.

— et ROUARD (Alain), 1993 ; *Glossaire nautique arabe ancien et moderne de l'océan Indien (1975)*. Paris (*Mémoires de la Section d'Histoire des Sciences et des Techniques*, 5).

GRÖTZFELD (Heinz), 1975 ; Die « beiden Meere » im Koran, dans *Proceedings of the VIth Congress of Arabic and Islamic Studies, Visby 13-16 August- Stockholm 17-19 August 1972. Leyde. (Kungl. Vitterhets Historie och Antikvitets Akademiens Handlinger, Filologisk-filosofiska serien, 15)*.

GRUVEL (A.), 1908 ; *Les pêcheries des Côtes du Sénégal et des Rivières du Sud*. Paris.

—, 1913 ; *L'industrie des pêches sur la côte occidentale d'Afrique*. Paris.

—, 1923 ; *L'industrie des pêches au Maroc. Son état actuel. Son avenir*. Paris.

— et BOUYAT (A.), 1906 ; *Les pêcheries de la côte occidentale d'Afrique (côte saharienne)*. Paris.

GUICHARD (Pierre), 1977 ; *Structures sociales « orientales » et « occidentales » dans l'Espagne musulmane*. Paris/La Haye.

—, 1978 ; Animation maritime et développement urbain des côtes de l'Espagne orientale et du Languedoc au X^e siècle, p. 187-201 dans *Occident et Orient au X^e siècle (IX^e Congrès de la Société des Historiens Médiévistes de l'Enseignement Public, Dijon, 2-4 juin 1978)*, Paris.

—, 1983 ; Les débuts de la piraterie andalouse en Méditerranée occidentale (798-813), ROMM, XXXV, p. 55-73.

—, 1988 ; La société andalouse : mythes et réalités, *Le Monde Arabe dans la Recherche Scientifique (M.A.R.S.)*, IX, p. 25-38.

GUILLAIN (M.), s.d. (1856) ; *Documents sur l'histoire, la géographie et le commerce de l'Afrique orientale*. 3 vols., Paris.

GUILLOT (Claude), 1982 ; Histoire de Dewi Lampet : le mythe de la déesse de la mer du Sud à Karang Bolong, *Archipel*, XXIV p. 101-116.

GUPTA (Ashin Das), 1988 ; A Note on the Shipowning Merchants of Surat c. 1700, p. 109-115 dans LOMBARD et AUBIN, *Marchands et Hommes d'Affaires...*

GUY (Arthur), 1927 ; *Les Poèmes érotiques de Hafiz*, trad. par.... I. Paris.

HABERT (Contre-Amiral), 1920 ; Les premiers jours de la guerre navale, *Revue Maritime*, juin.

HAËDO (Fra Diego de), 1870-1871 ; Topographie et histoire générale d'Alger, trad. franç. par A. Monnereau et A. Berbrugger, RA, XIV, p. 364-375, 414-433, 490-519 ; XV, p. 41-69, 90-111, 202-237, 307-319, 375-395, 458-473. Original espagnol de Valladolid, 1612.

—, 1881 ; *Histoire des rois d'Alger*. Trad. par H.D. de Grammont, Alger, publié initialement dans la RA, XXIV, 1880, p. 37-69, 116-132, 215-239, 261-290, 344-372, 401-432 ; XXV, 1881, p. 5-32, 97-120.

HAJJAJI (Salem Ali), 1970 ; *The New Libya. A Geographical, Social, Economic and Political Study*. 2nd edit., Tripoli.

HAMBLIN (W.), 1986 ; The Fatimid Navy during the Early Crusades 1099-1124, *AN*, XLVI, p. 77-83.

HAMIDULLAH (Muhammad), 1958 ; L'Afrique découvre l'Amérique avant Christophe Colomb, *Présence Africaine*, février-mai, p. 173-183.

HAMILTON (A.), 1727 ; *A new account of the East Indies*. 2 vols., Edimbourg.

HAMMAM (M.), 1995 ; La pêche et le commerce du poisson en Méditerranée occidentale (X^e - début du XVI^e siècle), p. 151-179 dans M. HAMMAM, coord., *L'Occident musulman et l'Occident chrétien au Moyen Âge*. Rabat (Université Mohammed V, Publications de la Faculté des Lettres et Sciences Humaines, Série: Colloques et Séminaires, n° 48).

HAMMER (Joseph von), 1812-1813 ; *Der Divan von Mohammad Schemseddin Hafiz*, übersetzt von... 2 vols., Stuttgart/Tübingen.

HAMMER-PURGSTALL (Joseph von), 1835-1843 ; *Histoire de l'Empire ottoman*. Trad. franç., 18 vols., Paris.

HAMONIC (Gilbert), 1988 ; Les réseaux marchands bugis-makassar. Grandeur et décadence du principe de la liberté des mers, p. 253-265 dans Lombard et Aubin, *Marchands et Hommes d'Affaires...*

HANWAY (J.), 1754 ; *An Historical Account of the British Trade over the Caspian Sea with a Journal of Travels...* 2 vols., Dublin.

HARTLAUB (F.), 1940 ; *Don Juan d'Austria und die Schlacht bei Lepanto*. Berlin.

HARTMANN (R.), 1927 ; Djedda, *EI*¹, II, p. 1041.

HASAN (Hâdî), *A history of Persian navigation*. Londres.

HASSAN (Z.M.), 1933 ; *Les Tūlūnides : étude de l'Égypte Musulmane à la fin du IX^e siècle*. Paris.

HAUT COMMISSARIAT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE EN SYRIE ET AU LIBAN, 1922 ; *La Syrie et le Liban en 1922*. Paris.

HAWKINS (C.W.), 1977 ; *The Dhow, an illustrated history of the Dhow and its World*, Lymington. Trad. franç. : *Les Boutres, derniers voiliers de l'océan Indien*, Lausanne, 1981.

HEARN (Lafcadio), 1925 ; *En glanant dans les champs de Bouddha*. Trad. franç., 3^e édit., Paris.

HEES (Thomas), 1957 ; Journal d'un voyage à Alger (1675-76), trad. G.H. Bousquet et G.W. Bousquet-Mirandolle, RA, CI, p. 85-128.

HENNIQUE (P.A.), 1888 ; *Les caboteurs et pêcheurs de la côte de*

Tunisie. Paris.

HESS (A.C.), 1970 ; The Evolution of the Ottoman Seaborne Empire in the Age of Oceanic Discoveries 1453-1525, *The American Historical Review*, LXXV, p. 1892-1919.

HEYD (W), 1886 (réimpr. 1923) ; *Histoire du commerce du Levant au Moyen Âge*, édit. franç. par Furcy Raynaud. 2 vols., Leipzig.

HILDEBRAND (Gotthold), 1904; *Cyrenaika als Gebiet künftiger Besiedelung*. Bonn.

HIRSCHFELD (Hartwig), 1902 ; *New researches into the composition and exegesis of the Qoran*. Londres (*Asiatic Society Monographs*, III, repr. from the « *Indian Antiquary* »).

HIRTH (Friedrich) et ROCKHILL (WW), 1911 ; *Chau Ju-Kua: His Work on the Chinese and Arabe Trade in the twelfth and thirteenth Centuries, entitled Chu-fan-chi*. Saint-Pétersbourg.

HOERNEBACH (Wilhelm), 1950-1955 ; Araben und Mittelmeer. Anfänge und Probleme arabischen Seegeschichte, p. 379-396 dans *Zeki Velidi Togan'a Armağan/Symbolae in honorem Z.V. Togan*. İstanbul.

—, 1967 ; *Araben und Mittelmeer. Anfänge und Probleme Arabischer Seegeschichte*. Kiel.

HOLMES (William R.), 1845 ; *Sketches on the Caspian shores*. Londres.

HORNELL (J.), 1923 ; Survival of the use of oculi in modern boats, *Journal of the Royal Anthropological Institute*, LIII, p. 289-321.

—, 1938 ; Boat oculi survivals, *Journal of the Royal Anthropological Institute*, LXVIII, p. 343-344.

—, 1941 ; The sea-going *Mtepe* of the Lamu Archipelago, *MM*, XXVII, p. 54-68.

—, 1942 ; A tentative classification of Arab sea-craft, *MM*, XXVIII, p. 11-40.

—, 1945 ; The pearling fleets of South India and Ceylon, *MM*, XXXI, p. 214-231.

—, 1946 ; The sailing craft of Western India, *MM*, XXXII, p. 195-217.

—, 1946a ; *Water transport*. Cambridge.

HORRIDGE (Adrian), 1981 ; *The Prah, Traditional Sailing Boat of Indonesia*. Oxford.

—, 1995 ; The Austronesian conquest of the sea — upwind, p. 134-151 dans BELLWOOD (Peter), Fox (James J.) et TRYON (D.), *The Austronesians : Historical and Comparative Perspectives*. Canberra.

HOURANI (George), 1951 ; *Arab seafaring*. Princeton (repr., Beyrouth, 1963).

HUBAC (P), 1949 ; *Les Barbaresques*. Paris.

HUETZ DE LEMPS (Alain), 1955 ; Pêcheurs algériens, *Les Cahiers d'Outre-Mer*, VIII, p. 161-195.

HUN (F), 1860 ; *Promenades en temps de guerre chez les Kabyles par un juge d'Alger en congé pour cause de santé*. Alger.

IBN AL-ATHIR, 1901 ; *Annales du Maghreb et de l'Espagne*, trad. E. Fagnan. Alger.

IBN AL-FAQÎH, 1886 ; *Mokhtasar kitāb al-boldān*, edit. M.J. de Goeje. Leyde (BGA, V).

IBN BATTOUTA, 1854 (1969) ; Voyage, texte et trad. par C. Defremery et B.R. Sanguinetti. 4 vols., Paris (réimpr. avec préface et notes par Vincent Monteil).

—, 1929 ; *Selections from the travels of..* (1325-1354), transl. by H.A.R. Gibb. Londres.

IBN DJOBAÏR, 1907 ; *Rihla*, edit. M.J. de Goeje. Leyde.

IBN HANBAL, 1313 H (1895), *Mosnad*. 6 vols., Le Caire.

IBN HAUQAL, 1964 ; *Configuration de la terre (Kitab Surat al-Ard)*, trad. J.H. Kramers et G. Wiet. 2 vols., Beyrouth/Paris.

IBN 'IDHÂRÎ, 1849 (1901) ; *Al-Bayân al-Moghrib fî Akhbar al-Maghrib*, ed. R. Dozy, Leyde (réimpr. G.S. Colin et E. Lévi-Provençal, *Ibid.*, 1948-1951, I-II). Trad. E. Fagnan, Alger, 1901-1904 : *Histoire de l'Afrique et de l'Espagne*.

İBN-İ KEMAL, 1954-1957 ; *Tevârih-i Âl-i Osman*, VII, neşr. Şerafettin Turan. 2 vols., Ankara.

IBN KHALDOUN, 1925-1956 ; *Histoire des Berbères et des dynasties musulmanes de l'Afrique septentrionale*, trad. de Slane, nouvelle édit. par P. Casanova. 4 vols., Paris.

—, 1978 ; *Al-Moqaddima (Prolégomènes)*, trad. Vincent Monteil. 3 vols., Paris.

IBN KHORDÂDHBEH, 1889 ; *Kitâb al-masâlik oua l-mamâlik*, édit. de Goeje, texte et trad. Leyde (BGA, VI).

IBN ROSTEH, 1892 ; *Kitâb al-a'lâq an-nafisa*. Leyde (BGA, VII). Trad. par G. Wiet : *Les Atours précieux*. Le Caire, 1955.

IDRIS (Hady Roger), 1935-1936 ; Contribution à l'histoire de l'Ifrikya d'après le Riyâd en-Nufûs d'Abû Bakr el-Mâlikî, *Revue des Études Islamiques*, 1935, p. 105-178, 273-305 1936, p. 45-104.

—, 1961 ; Commerce maritime et qirâd en Berbérie orientale, *JESHO*, IV, p. 225-239.

—, 1962 ; *La Berbérie orientale sous les Zîrîdes, X^e - XII^e siècle*. 2 vols., Paris (*Publications de l'Institut d'Études Orientales, Faculté des Lettres et Sciences Humaines d'Alger, XXII*).

IDRÎSÎ (EDRISI), 1866 ; *Description de l'Afrique et de l'Espagne*, édit. et trad. par R. Dozy et M.J. de Goeje. Leyde.

'IMÂD AD-DÎN, 1888 ; *Al-Fath al-Qossî fi'l Fath al-Qodsî*, edit. C. Landberg. Leyde.

IMBER (C.H.), 1972 ; The costs of naval warfare. The accounts of Hayreddin Barbarossa's Herceg Novi campaign in 1539, *AO*, IV, p. 203-216.

—, 1980 ; The Navy of Süleyman the Magnificent, *AO*, VI, p. 211-282.

—, 1991 ; The Reconstruction of the Ottoman Fleet after the Battle of Lepanto, 1571-72, *Journal of Mediterranean Studies*, I.

ÎNALCIK (Halil), 1965 ; Gelibolu, *EI*², II, p. 983-987.

INGRAMS (W.H.), 1931 ; *Zanzibar. Its history and its people*. Londres.

IRONS (William), 1975 ; *The Yomut Turkmen. A Study of Social Organization among a Central-Asian Turkic-Speaking Population*. Ann Arbor (*Museum of Anthropology, University of Michigan, Anthropological*

Papers, 58).

ISHĀQ (M.), 1945 ; A Peep into the First Arab Expedition to India under the Companions of the Prophet, *IC*, XIX, p. 109-114.

ISSAWI (Charles), 1966 ; *The economic history of the Middle East 1800-1914*, Chicago.

—, 1970 ; The Tabriz-Trabzon Trade 1830-1900. Rise and Decline of a Route, *IJMES*, I, p. 18-28.

—, 1971, edit. ; *The Economic History of Iran 1800-1914*. Chicago (*Publications of the Centre for Middle Eastern Studies*, 8).

JACOB (Georg), 1897 ; *Altarabisches Beduinenleben*. 2^e édit., Berlin.

JACOB (Gertrude L.), 1876 ; *The Raja of Sarawak. An account of Sir James Brooks... through letters and journals*. 2 vols., Londres.

JAHANGIR, 1974 ; *The Tūzuk-i-Jahāngīrī or memoirs of...*, transi, by Alexander Rogers, edit. by Henry Beveridge. 2 vols., Lahore (repr. de la 1^{re} édit. de 1909-1914).

JANSKY (Herbert), 1929 ; Das Meer in Geschichte und Kultur des Islams, p. 41-59 dans MŽIK, *Beiträge...*

JANZEN (J.), 1991 ; Somalias Küstenfischerei. Gegenwärtige Situation und zukünftige Entwicklungsmöglichkeiten, *Die Erde*, CXXII, p. 131-143.

JENKINSON (Anthony), 1886 ; *Early Voyage and Travels to Russia and Persia by... and other Englishmen*, edit. E.D. Morgan et C.H. Coote. Londres (Hakluyt Society).

JOHNSTONE (T.M.) et MUIR (J.), 1962 ; Portuguese influences on shipbuilding in the Persian Gulf, *MM*, XLVIII, p. 58-63.

—, 1964 ; Some nautical terms in the Kuwait dialect of Arabic, *BSOAS*, XXVII, p. 299-332.

JONCHERAY (J.P.) et SÉNAC (Ph.), 1995 ; Une nouvelle épave sarrasine du haut Moyen Âge dans le sud de la France, *Archéologie Médiévale*, V

JOUAN (R.), 1930 ; *Le « Goeben » et le « Breslau ». L'échappée du Goeben et du Breslau. Les opérations navales des Dardanelles. Le combat d'Imbros*, trad. et présent. par... (d'après le service historique de la marine

allemande). Paris.

JUCHEREAU DE SAINT-DENYS (A. de), 1819 ; *Révolutions de Constantinople en 1807 et 1808*. 2 vols., Paris.

—, 1844 ; *Histoire de l'Empire Ottoman depuis 1792 jusqu'en 1844*. 4 vols., Paris.

JURIEN DE LA GRAVIÈRE (E.), 1887 ; *Les corsaires barbaresques et la marine de Soliman le Grand*. Paris.

—, 1888 ; *La guerre de Chypre et la bataille de Lépante*. Paris.

KADDOURI (Abdelmajid), 1992 ; Les Marocains et la mer, *Maroc-Europe*, II, p. 13-23.

KAHANE (Henry et Renée), 1942 ; Turkish nautical terms of Italian origin, *JAOS*, LXII, 1942, p. 238-261.

—et TIETZE (Andreas), 1958 ; *The Lingua Franca in the Levant. Turkish Nautical Terms of Italian and Greek Origin*. Urbana.

KAHLE (Paul), 1926 ; *Piri Re'is. Bahrîje. Das türkische Segelhandbuch für das mittelländische Meer von Jahre 1521*, édit. et trad. par..., 2 vols., Berlin/Leipzig.

—, 1929 ; Piri Re'is und seine Bahrîje, p. 60-76 dans MŽIK, *Beiträge...*

—, 1932 ; *Die verschollene Columbus-Karte von Amerika vom Jahre 1498 in einer türkischen Weltkarte von 1513*. Berlin/Leipzig.

—, 1933 (1956) ; A lost map of Columbus, *Geographical Review*, XXIII, p. 621-638 (repr. dans *Opera Minora von... Festgabe zum 21 januar 1956*. Leiden, 1956).

—, 1934 (1956) ; Nautische Instrumente der Araber im Indischen Ozean, p. 176-184 dans *Oriental Studies in Honour of Dasturji Saheb Cursetji Pavry*, Oxford (repr. dans *Opera Minora von...*, p. 266-277).

KÁLDY-NAGY (Gy.) ; 1977 ; The first centuries of the ottoman military organization, *Acta Orientalia Hungarica*, XXXI, 2.

KAMIOKA (Koji) et YAJIMA (Hikoichi), 1979 ; *The Interregional Trade in Western Part of the Indian Ocean. The Second Report on the Dhow Trade*. Tokio (*Institute for the Study of Languages and Cultures of Asia and Africa, Studia Culturae Islamicae*, 9). En japonais, résumé

anglais, p. 177-182.

KEDDIE (WH.), 1971 ; Fish and Futility in Iranian Development, *The Journal of Developing Areas*, VI, p. 9-28.

KELLY (J.B.), 1968 ; *Britain and the Persian gulf 1795-1880*. Londres.

KHAWAM (René R.), 1985 ; *Les aventures de Sindbad le Marin...*, traduction... par... Paris (réimpr. 1993).

KHOOUÂREZMI (Abu Ja'far Mohammed al-), 1926 ; *Kitāb sūrat al-ard*, hrsgb. von H. von Mzik. Leipzig.

KHOURY (Ibrahim), 1970 ; *Al-'Omda al-Mahâriyya fî dhabth al-'Oloum al-Bahrîyya*. Damas (*Al-'Oloum al-bahrîyya 'inda al-'arab* (= OBA), I, 1).

—, 1970a ; *Al-'Minhâdj al-Fâkhir fî 'Ilm al-Bahr az-Zâkhir*. Damas, (OBA, I, 2).

—, 1971 ; *Kitâb al-Faouâid fî 'Oçoul 'Ilm al-Bahr oual Qaouâ'id*. Damas, (OBA, II).

—, 1971a ; *Risâla Qilâda ach-Chomous oua-'Stikhrâdj Qaouâ'id al-Osous; Kitâb Charh Tohfâ al-Fohoul fî Tamhîd al'Oçoul*. Damas (OBA, I, 3).

—, 1971b ; *La Hâwiya. Abrégé versifié des principes de nautique...* par Ahmad bin Māğid, texte arabe... avec introduction et analyse en français par..., *BEO*, XXIV, p. 279-384.

—, 1983 ; *As-Sufâliyya, « the Poem of Sofala » by Ahmad Ibn Māğid*, transl. and explained by.... Coimbre.

—, 1985-1986 (1988) ; Les poèmes nautiques d'Ahmad ibn Māğid. 2^e partie. Les poèmes à rime unique : al-Qasâ'id, texte arabe établi avec introduction et analyse en français par..., *BEO*, XXXVII-XXXVIII, p. 163-276.

—, 1987-1988 (1989) ; Les poèmes nautiques d'Ahmad ibn Māğid. 3^e partie. Les poèmes à rime variable : al-Arāğîz, texte arabe établi avec introduction et analyse en français par..., *BEO*, XXXIX-XL, p. 191-295.

KIEFFER (Charles M.) et SANA (S.), 1979 ; Fragments pas to, persans et arabes de Malte. I. Liste de débiteurs en pas to, *JA*, CCLXVII, p. 357-

370.

KIEFFER (J.D.) et BIANCHI (T.X.), 1835 ; *Dictionnaire turc-français*. 2 vols., Paris.

KINDERMANN (Hans), 1934 ; « *Schiff* » im Arabischen. Zwickau i. Sa. (diss. Bonn).

—, 1938 ; Safina, *El Vol*. suppl., p. 192-195.

KIRKMAN (James S.), 1970 ; The coast of Kenya as a factor in the trade and culture of the Indian Ocean, p. 247-253 dans MOLLAT, *Sociétés et compagnies...*

KISTER (M.J.), 1965 ; Mecca and Tamīm (aspects of their relations), *JESHO*, VIII, p. 113-163.

KLAPROTH (J. von), 1834 ; *Lettre à M. le Baron de Humboldt sur l'invention de la boussole*. Paris.

KOECHLIN (Bernard), 1979 ; Notes sur l'histoire et le navire long-courrier, *odi*, aujourd'hui disparu, des Maldives, *Archipel*, XVIII, p. 283-300.

KONYALI (İbrahim Hakki), 1946 ; *Alanya (Alâiyye)*. Istanbul.

KÖPRÜLÜ = KÖPRÜLÜZADE (Mehmet Fuat), 1928 ; compte rendu de Deny, 1925, *Türkiyat Mecmuası*, II, p. 512-518.

—, 1930 ; *XVII'nci asir sazşairlerden Kayıkçı Kul Mustafa ve Genç Osman hikayesi*. Istanbul.

—, 1940 ; *Türk Sazşairleri Antolojisi. II: XVI asır sazşairleri*, Istanbul.

—, 1943 ; Anadolu Selçuklular Tarihinin yerli Kaynakları. I, *Belleten*, VII, 27, p. 379-522.

—, 1949 ; Azab, *İA*, II, p. 81-82.

KORTEPETER (Carl M.), 1966 ; Ottoman Imperial Policy and the Economy of the Black Sea Region in the Sixteenth Century, *JAOS*, LXXXVI, p. 86-113.

KRAPPE (Alexander H.), 1942 ; Old Celtic Taboos, *Folklore* (Londres), LIII, p. 196-208.

KUBIAK (Wladyslaw B.), 1970 ; The Byzantine attack on Damietta in 853 and the Egyptian navy in the 9th century, *Byzantion*, XL, p. 45-66.

KUNITZSCH (Paul), 1961 ; *Untersuchungen zur Sternnomenklatur der Araber*. Wiesbaden.

—, 1967 ; Zur Stellung der Nautikertexte innerhalb der Sternnomenklatur der Araber, *Der Islam*, XLI, p. 53-74.

—, 1974-1975 ; Die arabischen Sternbilder des Südhimmels, *Der Islam*, LI, p. 37-54 ; LII, p. 263-277.

KURAT (A.N.), 1936 ; Çaka. Istanbul.

—, 1966 ; *Türkiye ve Idil Boyu (1569 Astrakhan seferi, Ten-Idil kanali ve XVI-XVII yüzyıl Osmanlı-Rus münasebetleri)*. Ankara.

LABIB (Subhi J.), 1981 ; Die islamische Expansion und das Piratenwesen im Indischen Ozean, *Der Islam*, LVIII, p. 147-167.

LACOSTE (L.), 1930 ; Une école préparatoire maritime indigène à Alger (De l'aptitude des indigènes d'Afrique du Nord à la navigation), *Revue Maritime*, n° 125, mai, p. 596-622.

—, 1931 ; La marine algérienne sous les Turcs (l'Amirauté d'Alger à travers l'histoire), *Revue Maritime*, p. 291-309, 471-514.

—, 1931a ; *La colonisation maritime en Algérie 1830-1930*, Paris (Collection du Centenaire de l'Algérie).

LACOSTE-DUJARDIN (C.), 1982 ; *Le conte kabyle, étude ethnologique*. Paris.

LAGHOUAT (Mohamed), 1992 ; Le Maroc a-t-il une vocation maritime ?, *Maroc-Europe*, II, p. 155-170.

LAHLOU (Abdelkader), 1983 ; *Le Maroc et le droit des pêches maritimes*. Paris.

LAIRD-CLOVES (G.S.), 1931 ; *Sailing ships. Their history and development as illustrated by the collection of ship models in the Science Museum*. 4th edit., Londres.

LA MARTINIÈRE (H. de), 1911 ; *La marine française en Crète*. Paris.

LAMMENS (Henri), 1908 ; *Études sur le règne du Calife Omayyade Mo'âwiya I^{er}*. Beyrouth.

—, 1909 ; La république marchande de La Mecque vers l'an 600 de notre ère, *Bulletin de l'Institut d'Égypte*, V^e série, IV, p. 20-54.

—, 1914 ; *Le Berceau de l'Islam. L'Arabie occidentale à la veille de l'Hégire. I. Le climat. Les bédouins.* Rome.

—, 1918 (1928) ; Les Chrétiens à La Mecque à la veille de l'Hégire, *Bulletin de l'Institut Français d'Archéologie Orientale*, XIV, cité d'après la réimpression dans *Id.*, *L'Arabie occidentale avant l'Hégire*, Beyrouth.

—, 1924 ; *La Mecque à la veille de l'Hégire.* Beyrouth (*Mélanges de l'Université Saint-Joseph*, IX).

LANE-POOLE (S.), 1890 ; *The Barbary Corsairs, with additions by J.D.J. Kelly.* Londres/New York (*The story of the Nations*, 23).

LANGLÈS (L.), An VI ; *Voyages de la Perse dans l'Inde et du Bengal en Perse.* 2 vols., Paris.

LAOUST (E.), 1923 ; Pêcheurs berbères du Sous, *Hespéris*, III, p. 237-264, 297-361.

LAPEYRE (H.), 1959 ; *Géographie de l'Espagne morisque.* Paris.

LAPIAN (A.B.), 1979 ; Le rôle des Orang Laut dans l'histoire de Riau, *Archipel*, XVIII, p. 215-222.

LASIDE' Dg TAPALA, 1975 ; L'expansion du royaume de Goa et sa politique maritime aux XVI^e et XVII^e siècles, *Archipel*, X, p. 159-172.

LAUGIER DE TASSY, 1723 ; *Histoire du Royaume d'Alger.* Amsterdam.

LECA (N.), 1934 ; Les pêcheurs de Guet N'Dar, *Bulletin du Comité d'Études Historiques et Scientifiques de l'A.O.F.*, XVII, p. 274-382 (et à part, Dakar, 1935, Série A, n° 12 des *Publications du Comité d'Études Hist. et Sc. de l'A.O.F.*).

LECLANT (Jean), 1997 ; *Regards sur la Méditerranée. Actes du 7^e colloque de la villa Kérylos à Beaulieu-sur-Mer les 4 et 5 octobre 1996 sous la direction de...*, Paris.

LECLERCQ (J.), 1926 ; Les corsaires algériens en Islande en 1627, *Académie Royale de Belgique, Bulletin de la classe des Lettres*, 5^e série, XII, p. 252-264.

LE CŒUR (C.), 1994 ; *La pêche en Mauritanie: du désert à la mer ou l'appropriation d'un espace halieutique.* Thèse de géographie, Université

de Montpellier, ronéot.

LEFEBVRE DES NOETTES (Cdt.), 1935 ; *De la marine antique à la marine moderne. La révolution du gouvernail*. Paris.

LEICHT (Hans), 1969 ; *Ein Harem in Bismarcks Reich. Das ergötzliche Reisetagebuch des Nasreddin Schah*, hrsgb. von... Tübingen/Bâle.

LEIDLMAIR (Adolf), 1961 ; *Hadramaut. Bevölkerung und Wirtschaft im Wandel der Gegenwart*. Bonn (*Bonner Geographische Abhandlungen*, 30).

LEMERLE (Paul), 1957 ; *L'Émirat d'Aydin, Byzance et l'Occident*, Paris.

LÉON L'AFRICAIN (Jean-), 1956 ; *Description de l'Afrique*. Trad. A. Épaulard, 2 vols., Paris (*Publications de l'Institut des Hautes Études Marocaines*, LXI).

LE RUMEUR (Guy), 1958 ; Les pêcheurs Imraguen, *Tropiques*, LVI, n° 410, oct., p. 22-27.

LESCOT (Roger), 1944 ; Essai d'une chronologie de l'œuvre de Hafiz, BEO, X, p. 57-100.

—, 1972 ; Les relations entre l'Iran et le Siam, p. 45-49 dans D. BOGDANOVIC et J.L. BACQUÉ-GRAMMONT, edits., *Iran*, Paris (collection « *Les Sept Climats* »).

LESOURD (Michel), 1960 ; Notes sur les Nawakhid, navigateurs de la mer Rouge, *Bulletin de l'Institut Français d'Afrique Noire*, XXII, Série B, p. 346-355.

LE STRANGE (Guy), 1905 ; *The Lands of the Eastern Caliphate*. Cambridge.

LESURE (Michel), 1972 ; *Lépante. La crise de l'Empire ottoman*. Paris.

—, 1976 ; Un document ottoman de 1525 sur l'Inde portugaise et les pays de la mer Rouge, *Mare Luso-Indicum*, III, p. 137-160.

LEV (Y.) 1984 ; The Fātimid Navy, Byzantium and the Mediterranean Sea 909-1036 C.E./297-427 A.H., *Byzantion*, LIV, p. 220-252.

LEVATHES (Louise), 1994 ; *When China ruled the Seas : The Treasure Fleet of the Dragon Throne, 1405-1433*. New York (trad. franç., Les

Navigations de l'Empire Céleste. La flotte impériale du Dragon 1405-1433, Levallois-Perret, 1994).

LEVI DELLA VIDA (G.), 1944-1945 ; A Papyrus Référence to the Damietta Raid of 853 A.D., *Byzantion*, XVII, p. 212-221.

LÉVI-PROVENÇAL (E.), 1932 ; *L'Espagne musulmane au X^e siècle. Institutions et vie sociale*. Paris.

—, 1947 ; *Séville musulmane*. Paris.

—, 1950-1953 ; *Histoire de l'Espagne musulmane*. 3 vols., Paris/Leyde.

LEWICKI (Tadeusz), 1935 ; Les premiers commerçants arabes en Chine, *Rocznik Orientalistyczny*, XI, p. 173-186.

—, 1978 ; Les voies maritimes de la Méditerranée dans le Haut Moyen Âge d'après les sources arabes, *NMAM*, II, p. 439-469.

LEWIS (Archibald Ross), 1951 ; *Naval power and trade in the Mediterranean. A.D. 500-1100*. Princeton.

—, 1973 ; Maritime skills in the Indian Ocean 1368-1500, *JESHO*, XVI, p. 238-264.

— et RUNYAN (Timothy J.), 1985 ; *European naval and maritime history, 300-1500*. Bloomington.

LEWIS (Bernard), 1953 ; İzlanda'da Türkler, *Türkiyat Mecmuası*, X, p. 277-284. Trad. anglaise : Corsairs in Iceland, *ROMM*, XV-XVI, 1973, p. 139-144.

—, 1984 ; *Comment l'Islam a découvert l'Europe*. Trad. franç., Paris.

—, 1988 ; *Le langage politique de l'Islam*. Trad. franç., Paris.

Li (Hui-Lin), 1961 ; A Case for Pre-Columbian Trans-Atlantic Travels by Arab Ships, *Harvard Journal of Asiatic Studies*, XXIII, p. 114-126.

LIROLA DELGADO (J.), 1988-1989 ; Modalidades del contrato de fletamiento de embarcaciones en al-Andalus, *Miscelánea de Estudios Árabes y Hebraicos*, XXXVIII, 5.

—, 1992 ; El poder naval en el Occidente musulman (siglos VIII-X) : fuentes para su estudio, p. 251-260 dans *Actas del Coloquio Hispano-Marroquí de ciencias Históricas : Historia, ciencia y sociedad*, Granada, nov. 1989. Madrid.

—, 1993 ; *El poder naval de al-Andalus en la época del califato Omeya*. Grenade.

LOCKHART (L.), 1936 ; The Navy of Nadir Shah, *Proceedings of the Iran Society*. I, p. 3-18.

—, 1938 ; *Nadir Shah*. Londres.

LOMBARD (Denys), 1967 ; *Le sultanat d'Atjéh au temps d'Iskandar Muda, 1607-1636*. Paris (*Publications de l'École Française d'Extrême-Orient*, LXI).

—, 1979 ; Regard nouveau sur les « Pirates Malais » (1^{re} moitié du XIX^e siècle), *Archipel*, XVIII, p. 231-250.

—, 1980 ; Le thème de la mer dans les littératures et les mentalités de l'archipel insulindien, *Archipel*, XX, p. 317-328.

—, 1988 ; Y a-t-il une continuité des réseaux marchands asiatiques ?, p. 11-18 dans LOMBARD et AUBIN, *Marchands et Hommes d'affaires...*

—, 1990 ; *Le carrefour javanais*, 3 vols., Paris.

— et AUBIN (Jean), edits., 1988 ; *Marchands et Hommes d'affaires dans l'Océan Indien et la mer de Chine, XIII^e-XX^e siècle*. Paris (*École des Hautes Études en Sciences Sociales. Ports, routes, trafics*, 29).

LOMBARD (Maurice), 1958 ; Arsenaux et bois de marine dans la Méditerranée musulmane VII^e-XI^e siècle, p. 53-106 dans *Le Navire et l'économie maritime du Moyen Âge au XVIII^e siècle, principalement en Méditerranée (deuxième colloque international d'histoire maritime)*. Paris (réimprimé dans Lombard, 1972, p. 107-151).

—, 1959 ; Le bois dans la Méditerranée musulmane (VII^e-XI^e siècle, *Annales, Économies, Sociétés, Civilisations*, XIV, p. 234-254 (réimprimé dans Lombard, 1972, p. 153-176).

—, 1972 ; *Espaces et Réseaux dans le haut Moyen Âge*. Paris/La Haye.

LONGWORTH (Philip), 1972 ; *Les Cosaques*. Trad. franç., Paris.

LÓPEZ DE TORO (José), 1956 ; *Los poetas de Lepanto*. Madrid.

LOTI (Pierre), 1899 ; *Reflets sur la sombre route*, Paris.

LOTTE (Lieutenant), 1937 ; Coutumes des Imraguen (côtes de Mauritanie, A.O.F.), *Journal de la Société des Africanistes*, VII, p. 41-51.

LOUIS (André), 1961-1962 ; *Documents ethnographiques et linguistiques sur les îles Kerkena*. Alger.

—, 1961-1963 ; *Les Îles Kerkena (Tunisie). Étude d'ethnographie tunisienne et de géographie humaine*. 3 vols., Tunis (*Publications de l'Institut de Belles-Lettres Arabes*, 27).

LUDWIG (Emil), 1920 ; *Les croisières du Goeben et du Breslau*, trad. franç., *Archives de la Grande Guerre*, mars et avril.

LULLE (Raymond), 1912 ; *Liber de fine*, p. 65-93 dans Gottron, 1912.

LUPO GENTILE (M.), 1958 ; *La battaglia di Lepanto*, p. 543-555 dans *Studi storici in onore di G. Volpe*. Florence.

LURTING (Thomas), 1710 ; *The fighting Sailor, turn'd peacable Christian*. Londres.

MAC EOIN (D.M.), 1988 (1989) ; Bāb, *Elr*, III, p. 278-284.

—, 1988 (1989)a ; Bayān, *Elr*, III, p. 878-882.

MAC FARLANE (Charles), 1853 ; *Kismet or the Doom of Turkey*. Londres.

MAC KAY (Pierre A.), 1975 ; *The Manuscripts of the Seyahatname of Evliya Çelebi*. I. The Archetype, *Der Islam*, LII, p. 278-298.

MAC KNIGHT (C.C.) et MUKHLIS, 1979 ; A bujis manuscript about praus, *Archipel*. XVIII, p. 271-282.

MÂHIR (S.), 1967 ; *Al-Bahriyya fî Miçr al-islâmiyya wa âthâru-hâ al-bâqiya*. Le Caire.

MAHMUD ŞEVKET PAŞA, 1325 H ; *Osmanla teşkilati ve kiyafet-i askeriyesi*. Istanbul.

MAJUL (Cesar A.), *Muslims in the Philippines*. Quezon City (cité d'après Warren, 1979).

MANGUIN (Pierre-Yves), 1980 ; The Southeast Asian ship : an historical approach, *Journal of Southeast Asian Studies*, XI, p. 266-276.

MANSUR (Fatma), 1972 ; *Bodrum, a town in the Aegean*. Leyde (*Social, Economic and Political Studies of the Middle East*, III).

MANTRAN (Robert), 1962 ; *Istanbul dans la seconde moitié du XVII^e siècle*. Paris (*Bibliothèque Archéologique et Historique de l'Institut*

Français d'Archéologie d'Istanbul, XII).

—, 1973 ; La description des côtes de l'Algérie dans le *Kitâb-i Bahriye* de Pîrî Reis, *ROMM*, XV-XVI, p. 159-168.

—, 1977 ; La description des côtes de la Tunisie dans le *Kitâb-i Bahriye* de Pîrî Reis, *ROMM*, XXIV, p. 223-235.

—, 1981 ; La description des côtes de l'Égypte dans le *Kitâb-i Bahriye* de Pîrî Reis, *Annales Islamologiques*, XVII, p. 286-310.

—, 1985 ; La description des côtes méditerranéennes de la France dans le *Kitâb-i Bahriye* de Pîrî Reis, *ROMM*, XXXIX, p. 69-78.

—, 1986 ; La description des côtes de l'Andalousie dans le *Kitâb-i Bahriye* de Pîrî Reis, p. 497-507 dans *Actas del XII Congreso de la Union Européenne des Arabisants et des Islamisants, Malaga, 1984*. Madrid.

MARÇAIS (Georges), 1925 ; Notes sur les ribâts en Berbérie, dans *Mélanges René Basset, II*. Paris (réimprimé dans *Mélanges d'Histoire et d'Archéologie de l'Occident Musulman. I. Articles et conférences de...* Alger, 1957, p. 23-36).

—, 1936 ; Ribât, *EI'*, III, p. 1151-1153.

—, 1946 ; *La Berbérie musulmane et l'Orient au Moyen Âge*. Paris.

—, 1955 ; Les villes de la côte algérienne et la piraterie au Moyen Âge, *Annales de l'Institut d'Études Orientales*, XIII, p. 118-142.

MARCHAND (J.B.E.), 1926 ; *La pêche au Maroc*, Paris.

MARDER (Arthur J.), 1961-1969 ; *From the Dreadnought to Scapa Flow : The Royal Navy in the Fisher Era, 1904-1919*. 2 vols., Londres.

MARTIN (B.G.), 1975 ; Arab Migrations to East Africa in Medieval Times, *International Journal of African Historical Studies*, VII, p. 367-390.

MARTIN (E.B.) et Martin (Chhryssee Pary), 1978 ; *Cargoes of the East: the ports, trade and culture of the Arabian seas and the Western Indian Ocean*. Londres.

MARTIN (Henri), 1883 ; *Histoire de France jusqu'en 1789*, X., 4^e édit., Paris.

MARTINEZ GROS (Gabriel), 1997 ; *L'identité andalouse*, Arles.

MARTORELL (Johanot), 1490 ; *Libre del valeros e strenu cauller Tirent lo Blanch...* Valence.

MARX (E.), 1946 ; The Derivation of the words *Dhow and Junk*, *MM*, XXXII, p. 185.

MAS (Albert), 1946 ; *Les Turcs dans la littérature espagnole du siècle d'or*. 2 vols., Paris.

MAS-LATRIE (Comte de), 1886 ; *Relations et commerce de l'Afrique Septentrionale ou Maghreb avec les nations chrétiennes au Moyen Âge*, Paris.

MAS'LOUDÎ, 1894 ; *Kitâb at-tanbîh oua l-ichrâf*. Leyde (*BGA*, VIII).

—, 1861-1877 ; *Moroudj adh-dhahab (Les prairies d'or)*, publ. et trad. par C. Barbier de Meynard et J. Pavet de Courteille. 9 vols., Paris, Nouvelle traduction par Ch. Pellat, Paris, depuis 1962.

MASSÉ (Henri), 1938 ; *Croyances et coutumes persanes*. 2 vols., Paris (*Les Littératures populaires de toutes les nations*, 4).

MASSIGNON (Louis), 1961 ; Les Sept Dormants d'Éphèse (*Ahl-al-Kahf*) en Islam et en Chrétienté, 7^e partie... Note sur les Nuages de Magellan et leur utilisation par les pilotes arabes dans l'océan Indien, *Revue des Études Islamiques*, XXIX, p.1-18.

MASSON (P.), 1896 ; *Histoire du commerce français dans le Levant au XVII^e siècle*. Paris.

—, 1903 ; *Histoire des Établissements et du Commerce français dans l'Afrique barbaresque (1560-1793)*. Paris.

—, 1908 ; *Les compagnies du corail*. Paris.

—, 1911 ; *Histoire du commerce français dans le Levant au XVIII^e siècle*. Paris.

MATTON (R.), 1953 ; *Hydra et la guerre maritime (1821-1827)*. Athènes.

MAUNY (Raymond), 1960 ; *Les navigations médiévales sur les côtes sahariennes antérieures à la découverte portugaise (1434)*. Lisbonne.

—, 1961 ; *Tableau géographique de l'Ouest africain au Moyen Âge d'après les sources écrites, la tradition et l'archéologie*. Dakar (*Mémoires*

de l'Institut Français d'Afrique Noire, LXI).

—, 1965, The Wakwak and the Indonesian Invasion in East Africa in 945 A.D., *Studia* (Lisbonne), XV, p. 7-16.

MEEKER (Michael E.), 1971 ; The Black Sea Turks : some aspects of their ethnic and cultural background, *IJMES*, II, p. 318-345.

MÉHAUD (Catherine), edit., 1979 ; *Mouvements de population dans l'océan Indien. Actes du IV^e Congrès de l'Association Historique Internationale de l'océan Indien et du XIV^e Colloque de la Commission Internationale d'Histoire Maritime... Saint-Denis de la Réunion... 4-9 sept. 1972.* Paris (*Bibliothèque de l'École des Hautes Études, IV^e section*, 327).

MEHMED HAFID, 1952 ; *Sefinet-ü l-vüzerâ* (ca 1791), publié par Ismet Parmaksizoglu. Istanbul.

MEHMED ŞÜKRÎ, 1306 H ; *Musavver Esfâr-i Bahriyye-i Osmâniyye. I.* İstanbul.

—, 1328 H ; *Bahriyenin Tarihçesi.* Istanbul.

MEHREN (A.F), 1874 ; *Manuel de la cosmographie du Moyen Âge, traduit de... Shems ed-Dîn Abou-'Abdallah Moh'ammed de Damas... par...* Paris (repr. Amsterdam, 1964).

MEILINK-ROELOFSZ (M.A.P), 1962 ; *Asian trade and the European influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630.* La Haye.

—, 1980 ; The structures of trade in Asia in the sixteenth and seventeenth centuries, *Mare Luso-Indicum*, IV, p. 1-43.

MELIKOFF-SAYAR (Irène), 1954 ; *Le destân d'Umûr Pacha.* Paris (*Bibliothèque byzantine. Documents*, 2).

MÉNAGE (V.), 1958; The map of Hajji Ahmet, *BSOAS*, XX, p. 291-314.

MÉNAGER (L.R.), 1960 ; *Amiratus — Amirâs. L'Émirat et les origines de l'Amirauté (XI^e-XIII^e siècle).* Paris.

MERCIER (M.), 1952 ; *Le feu grégeois.* Paris.

MERCIER (P.) et BALANDIER (G.), 1952 ; *Particularisme et évolution. Les pêcheurs Lebou du Sénégal.* Saint-Louis (*Institut Français*

d'Afrique Noire, Études Sénégalaises, 3).

MEZ (A.), 1922 ; *Die Renaissance des Islâms*. Heidelberg.

MICHAUD et POUJOULAT, 1833 ; *Correspondance d'Orient 1830-1831, par M... et M... II*. Paris.

MIÈGE (Jean-Louis), 1956 ; La marine marocaine au XIX^e siècle, *Bulletin du Comité documentaire d'Histoire de la Marine*, n° 2, mai.

—, 1961-1963 ; *Le Maroc et l'Europe (1830-1894)*. 4 vols., Paris.

—, 1996 ; Des pêches traditionnelles à la pêche moderne, *Maroc-Europe*, IX, p. 17-49.

MIKESELL (Marvin W.), 1969 ; The deforestation of Mount Lebanon, *Geographical Review*, p. 1-28.

MILES (G.), 1920 ; *Countries and tribes of the Persian gulf*. 2 vols., Londres.

MILNE (Admiral Sir Archibald Berkeley), 1921 ; The flight of the *Goeben* and *Breslau*. Londres.

MINORSKY (V), 1937 ; *Hudud al-'Alâm*, « *The Regions of the World* ». *A Persian geography 372/982, tr. and expl. by...* Londres.

—, 1942 ; *Sharaf al-Zamân Tahir Marvazî on China, the Turks and India*. Londres (*James G. Forlong Fund, XXII*).

MIQUEL (André), 1967-1988 ; *La géographie humaine du monde musulman jusqu'au milieu du XI^e siècle*. 4 vols., Paris (et La Haye pour les trois premiers).

—, 1968 ; *L'Islam et sa civilisation, VII^e-XX^e siècle*. Paris.

MİRMİROĞLU (V), 1946 ; *Fatihin Donanmasi ve Deniz Savaşlari*. İstanbul.

MISJUGIN (VM.), 1958 ; Proiskhojdenyé gorodov vostotchnoafrikanskogo poberejya, *Vestnik Leningradskogo Universiteta*, XX, p. 142-152.

MITCHELL (James), 1831 ; *The History of the Maritime Wars of the Turks, chapters I to IV, translated from Haji Khalifah by...* Londres.

MITCHELL (Mairin), 1952 ; *Histoire maritime de la Russie*. Trad. franç., Paris.

MOFAKHAM-PAYÂN (L.), 1347/1969 ; *Étude géographique de la mer Caspienne*. Machhad (Publication n° 6 de la Société Géographique du Khorâssân).

MOLLAT (Michel), 1970 ; *Sociétés et Compagnies de commerce en Orient et dans l'océan Indien. Actes du huitième colloque international d'histoire maritime (Beyrouth, 5-10 septembre 1966) présentés par...* Paris.

—, 1979 ; Les attitudes des gens de mer devant le danger et devant la mort, *Ethnologie Française*, IX, p. 191-200.

—, 1980 ; Voies maritimes des contacts culturels dans l'océan Indien, *Diogenes*, 111, juill-sept., p. 5-22.

—, 1993 ; *L'Europe et la mer*. Paris.

MONASTEREV (N.) et TERESTCHENKO (Serge), 1932 ; *Histoire de la marine russe*, Paris.

MONCHICOURT (Ch.), 1930 ; Dragut, amiral turc, *Revue Tunisienne*, Nlle Série, I, p. 106-118.

MONLAÛ (J.), 1964 ; *Les États barbaresques*. Paris.

MONNERET DE VILLARD (V), 1938 ; Note sulle influenze asiatiche nell' Africa orientale, *Rivista degli Studi Orientali*, XVII, p. 303-349.

MONTAGNE (Robert), 1923 ; Les marins indigènes de la zone française du Maroc, *Hespéris*, III, p. 175-215.

—, 1924 ; Coutumes et légendes de la côte berbère du Maroc, *Hespéris*, IV, p. 101-116.

—, 1927 ; La pêche maritime chez les Berbères du Sud marocain, *Afrique française. Renseignements coloniaux*, p. 180-187.

MOOKERJI (R.K.), 1962 ; *Indian shipping. A history of the sea-borne trade and maritime activity of the Indians*. 3rd edit., Allahabad.

MOORE (Alan), 1920 ; Craft of the Red Sea and Gulf of Aden, *MM*, VI, p. 73-76, 98-105.

MOQADDASÎ (al-), 1906 ; *Ahsan at-taqâsîm fî ma'rifat al-aqâlîm*, Leyde (BGA, III). Trad. partielle par André Miquel, *La meilleure répartition pour la connaissance des provinces*, Damas, 1963.

MORALES BELDA (F.), 1970. *La marina de al-Andalus*. Barcelone.

MORELAND (W.H.), 1939 ; The Ships of the Arabian Sea about A.D. 1500, *Journal of the Royal Asiatic Society*, p. 63-74 et 173-192.

MORENO (Joseph), 1790 ; *Viaje a Constantinopla en el año de 1784, escrito de orden superior*. Madrid.

MORIER (James), 1818 ; *Second voyage en Perse... de 1810 à 1816*. Trad. franç., 2 vols., Paris.

—, 1986 ; *Les aventures de Hadji Baba en Angleterre*. Trad. franç., Paris (original anglais de 1828).

MORLEY (J.A.E.), 1949 ; The Arabs and the Eastern Trade, *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society*, XXII, p. 143-176.

MOSTAWFI (Hamd-Allāh), 1916-1919 ; *Nozhat al-qolūb, The geographical part of the...* ed. and transl. by G. Le Strange. 2 vols., Leyde/Londres (*E.J. W Gibb Memorial Series XXIII, 1-2*).

MOULIÉRAS (Auguste), 1895 ; *Le Maroc inconnu*. Paris.

MOYSE-BARTLETT (H.), 1966 ; *The Pirates of Trucial Oman*. Londres.

MUIR (John), 1965 ; Early Arab Seafaring and Rudders, *MM*, LI, p. 357-359.

MUIR (W), 1924 ; *The Caliphate, its Rise, Decline and Fall*, revised by T.H. Weir. Edimbourg.

MUSTAFÂ BEN 'ABDULLÂH (= Hadji Khalifa, Kâtip Çelebi), 1329/1911 ; *Tuhfetü l-kibâr fî esfâri l-bihâr*. Istanbul.

MUTLAK (Albert H.), 1973 ; *Dictionary of fishing terms on the Lebanese coast. A philological and historical study*. Beyrouth.

MŽIK (Hans), 1929 ; *Beiträge zur historischen Geographie, Kulturgeographie, Ethnographie und Kartographie, vornemlich des Orients (= Festschrift Eugen Oberhummer)*. Leipzig/Vienne.

NADAVI (Seyyed Sulaiman), 1941-1942 ; Arab navigation, *IC*, XV, p. 435-448 ; XVI, p. 72-86, 182-198, 404-422.

NADRAOUI (M.), 1911 ; *La pêche maritime sur la façade atlantique du Maroc*. Thèse de géographie, ronéot., Université de Nancy II.

NAGDALIEV (B.A.), 1976 ; *Istoriya razvitiya morskogo sudokhodstva*

na Kaspiï, p. 274-278 dans MAEV (EG.), edit., *Kompleksye issledovaniya Kaspïnskogo morya*. Moscou.

NAJAF KOOLEE MEERZA, s.d. (1839) ; *Journal of a Residence in England and of a Journey from and to Syria of their Royal Highnesses Reeza Koolee Meerza, Najaf Koolee Meerza and Taymoor Meerza, of Persia...*, translated... by Assaad Y. Kayat. 2 vols., Londres.

NGUYEN-VAN-CHI-BONNARDEL (Régine), 1967 ; *L'économie maritime et rurale de Kayor, village sénégalais. Problèmes de développement*. Dakar (*Mémoires de l'Institut Fondamental d'Afrique Noire*, 76).

—, 1967a ; La pêche sur la Petite Côte (Sénégal), *Bulletin de l'Institut Fondamental d'Afrique Noire*, XXIX, Série B, p. 739-793.

—, 1979 ; L'essor de l'économie de pêche artisanale et ses conséquences sur le littoral sénégalais, *Cahiers d'Études Africaines*, XX, p. 255-304.

—, 1985 ; *Vitalité de la petite pêche tropicale : pêcheurs de Saint-Louis du Sénégal*. Paris (*Mémoires et Documents*, non numéroté).

—, 1992 ; *Saint-Louis du Sénégal: mort ou croissance*. Paris.

NICOLAS (A.L.M.), 1905 ; *Seyyed Ali Mohammed dit le Bâb*. Paris.

NICOLAS (Michèle), 1971 ; La pêche à Bodrum, *Turcica*, III, p. 160-180.

—, 1974 ; *Poissons et pêche en Turquie*. Paris.

NICOLAY (Nicolas de), 1576 ; *Les navigations, pérégrinations et voyages faits en Turquie par...*, Anvers.

NICOLLE (David), 1989 ; Shipping and Islamic Art : Seventh through Sixteenth Century A.D., *AN*, XLIX, p. 168-197.

NICOLSKY (Boris), 1945 ; *Le peuple russe: sa carrière historique*. Neuchâtel.

NIEBUHR, 1779 ; *Description de l'Arabie... par M... Nlle édit.*, 2 vols., Paris.

NIED (André), 1995 ; La navigation dans la mer Rouge, p. 11-16 dans THORAVALL, *Le Yémen...*

NIEL (Fernand), 1970 ; *La civilisation des mégalithes*. Paris.

NIKITINE (Athanasie), 1966 ; *Khokhenie za tri morya Afanasiya Nikitina 1466-1472 g.g.*, edits. M.N. Vitachevskoï et S.N. Kumkesa. Moscou.

NMAM = *La navigazione mediterranea nell'alto medioevo*. 2 vols., Spolète, 1978 (*Settimane di studio del centro italiano di studi sull' alto medioevo*, XXV, 14-20 aprile 1977).

NODJAÎLÎ (D.), 1974; *Al-sofon al-islâmiyya 'alâ djorouf al-mo'djâm*. Alexandrie.

NÖLDEKE (Th.), 1899 ; *Fünf Mo'allaqât*. Vienne.

—, 1914 ; Die Tradition über das Leben Muhammads, *Der Islam*, V, p. 160-170.

NORRIS (H.T.), 1977 ; *The pilgrimage of Ahmad, son of the little bird of Paradise, translated and edited by...* Warminster.

NOUGARÈDE (M.P), 1963 ; Qualités nautiques des navires arabes, *Studia* (Lisbonne), XI, p. 95-122.

NOUGIER (Louis-René), 1958 ; Les premiers découvreurs. La préhistoire, p. 21-110 dans L.H. PARIAS (dir.), *Histoire Universelle des Explorations*, I. Paris.

OBERHUMMER (Eugen), 1931 ; Eine türkische Karte zur Entdeckung Amerikas, *Anzeiger der Akademie des Wissenschaften in Wien*, p. 99-112.

—, 1934 ; Eine Karte des Columbus in türkische Überlieferung, *Mitteilungen der geographischen Gesellschaft in Wien*, LXXVII, p. 115 sqq.

O'KANE (John), 1972 ; *The Ship of Sulaiman (= Muhammad Rabi, Safinayi Sulaymân's, english transl. by...)*. Londres (*Persian Heritage Series*, XI).

OLEARIUS (A.), 1656 ; *Relation du voyage de Moscovie, de Tartarie et de Perse....* Paris.

OLIVIER (G.A.), An 9 (1801)-1807 ; *Voyage dans l'Empire ottoman, l'Égypte et la Perse... pendant les six premières années de la République*. 3 vols., Paris.

OMAN (Giovanni), 1978 ; La terminologia marinaresca araba alto-

medievale nel Mediterraneo, *NMAM*, II, p. 775-796.

—, 1984 ; Projects of Research on Maritime Terminology in the Arab Countries, *Rocznik Orientalistyczny*, XLIII, p. 117-121.

ORHONLU (Cengiz), 1961 (1962) ; XVI asrin ilk yarisinda Kizildeniz sahillerinde Osmanlilar, *Tarih Dergisi*, XII, p. 1-24. -208.

—, 1971 ; Mezemorta Hüseyin Paşa, *IA*, VIII, p. 205-208.

[ORTUÑEZ DE CALAHORRA (Diego)], 1643 ; *L'Admirable Histoire du Chevalier du Soleil... et de son frère Rosicclair*. Trad. franç. par François de Rosset, Paris (original espagnol de 1562).

OSUNA SAVIÑÓN (Manuel), 1844 ; *Resumen de la geografia física y política y de la historia natural y civil de las islas Canarias*. Santa Cruz de Tenerife.

OWEN (W.F.W.), 1833 ; *Narrative of Voyages to explore the Shores of Africa, Arabia, and Madagascar*. 2 vols., Londres.

ÖZBARAN (Salih), 1972 ; The Ottoman Turks and the Portuguese in the Persian Gulf, 1534-1581, *Journal of Asian History*, VI, p. 45-87.

ÖZDEMİR (Kemal), 1992 ; *Ottoman Nautical Charts and the Atlas of Ali Macar Reis*. Istanbul.

PALÉOLOGUE (Maurice), 1909 ; *Dante. Essai sur son caractère et son génie*. Paris.

PANANTI (Filippo), 1820 ; *Relation d'un séjour à Alger*. Trad. franç., Paris (original italien de Florence, 1817).

PANZAC (Daniel), 1980 ; Les échanges maritimes dans l'Empire Ottoman au XVIII^e siècle, *ROMM*, XXXIX, p. 177-188.

—, 1980a ; Activité et diversité d'un grand port ottoman : Smyrne dans la première moitié du XVIII^e siècle, p. 160 sqq. dans *Mémorial Ömer Lûtfi Barkan*. Paris.

—, 1982 ; Affréteurs ottomans et capitaines français à Alexandrie : la caravane maritime en Méditerranée au milieu du XVIII^e siècle, *ROMM*, XXXIV, p. 23-38.

—, 1986 ; Négociants ottomans et capitaines français : la caravane maritime en Crète au XVIII^e siècle, p. 99-118 dans BATU (Hamit) et

BACQUÉ-GRAMMONT (Jean-Louis), *L'Empire Ottoman, la République de Turquie et la France*. Istanbul-Paris.

—, 1988 ; Une activité en trompe l'œil : la guerre de course à Tripoli de Berbérie dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, *ROMM*, XLVII, p. 126-141.

PARADISI (Umberto), 1962 ; I pescatori berberi della penisola di Fàrwa (Tripolitania), *L'Universo*, XLII, p. 295-300.

PARDESSUS (Jean-Marie), 1828-1845 ; *Collection des lois maritimes*. 6 vols., Paris.

PARIS (F.E.), 1841 ; *Essai sur la construction navale des peuples extra-européens*. Paris.

PARIS (Pierre), 1949 ; Voile latine ? Voile arabe ? Voile mystérieuse, *Hespéris*, XXXVI, p. 69-96.

PARMAKSIZOĞLU (İsmet), 1955 ; Kaptan Paşa, *İA*, VI, p. 206-210.

—, 1955a ; Kemal Reis, *IA*, VI, p. 566-569.

PARSONS (Abraham), 1808 ; *Travels in Asia and Africa...* Londres.

PARTINGTON (J.R.), 1961 ; *A History of Greek Fire and Gunpowder*. Cambridge.

PASKOFF (Roland), 1994 ; La Galite, l'île désertée, *Mondes et Cultures*, LIV, p. 263-266.

La pêche côtière en Tunisie et en Méditerranée. Actes du séminaire de Zarzis 18-20 nov. 1994. Tunis, 1995 (Cahiers du C.E.R.E.S., Série géographique, 11).

PEDERSEN (John), 1996 ; Masdjid, I, *EP*, VI, p. 629-664.

PEGOLOTTI (F.B.), 1936 ; *La pratica della mercatura*, edit. A. Evans. Cambridge, Mass.

PELLEGRIN (Arthur), 1954 ; La Tunisie et la mer. Étude de géographie et d'histoire, *Bulletin Économique et Social de la Tunisie*, n° 89, p. 100-111 ; n° 90, p. 79-89 ; n° 91, p. 91-102 ; n° 92, p. 81-92 ; n° 93, p. 60-70.

PELLEGRINI (Giovanni Battista), 1978 ; Terminologia marinara di origine araba in Italiano e nelle lingue europee, *NMAM*, II, p. 797-841.

PELLETIER (F.X.), 1986 ; *Les hommes qui cueillent la vie, les*

Imragen. Paris.

PELLIOT (Paul), 1959-1973 ; *Notes on Marco Polo*. 3 vols., Paris.

PELRAS (Christian), 1972 ; Notes sur quelques populations aquatiques de l'archipel nusantarien, *Archipel*, III, p. 133-168.

PENNELL (C.R.), 1985 ; Tripoli in the late Seventeenth Century : The Economics of Corsairing in a « Stérile Country », *Libyan Studies*, XVI, p. 101-112.

PÉRON (Françoise) et RIEUCAU (Jean) (sous la direction de...), 1996 ; *La Maritimité aujourd'hui*. Paris.

PERRY (B.E.), 1960 ; *The origin of the Book of Sindbad*. Berlin (extrait à part de *Fabula*, III, 1959).

PESCE (Angelo), 1977 ; *Jiddah. Portrait of an Arabian City*. Cambridge.

PEYREFITTE (Alain), 1995 ; *La société de confiance*. Paris.

PEYSSONNEL (Charles de), 1787 ; *Traité sur le commerce de la mer Noire*. 2 vols., Paris.

—, 1838 ; *Relation d'un voyage en Barbarie fait... en 1724 et 1725*. Voir DUREAU DE LA MALLE.

PHILLIPS (Wendell), 1967 ; *Oman. A History*. New York (repr. Beyrouth, 1971).

PICARD (Christophe), 1995 ; Récits merveilleux et réalité d'une navigation en océan Atlantique chez les auteurs musulmans, p. 75-87 dans *Miracles, prodiges et merveilles au Moyen Âge, Société des Historiens médiévistes de l'Enseignement Supérieur Public, Orléans, 1994*, Paris.

—, 1997 ; *L'océan Atlantique musulman. De la conquête arabe à l'époque almohade. Navigation et mise en valeur des côtes d'al-Andalous et du Maghreb occidental (Portugal-Espagne-Maroc)*. Paris.

—, 1997a ; *La mer et les musulmans d'Occident au Moyen Âge, VIII^e-XIII^e siècle*. Paris.

PIDOU DE SAINT-OLON, 1694 ; *Estat présent de l'empire du Maroc*. Paris.

PIGNON (J.), 1955 ; Osta Moretto Turcho Genovese, Dey de Tunis

(1637-1640), *Cahiers de Tunisie*, III, p. 331-362.

PIRENNE (Henri), 1937 ; *Mahomet et Charlemagne*. Paris.

PÎRÎ REIS, 1935 ; *Kitab-i bahriye*, édit. par H. Alpagut et F. Kurtoglu. Istanbul (*Türk Tarihi Araştırma Kurumu Yayınlarından*, 2).

—, 1935a ; *Pîrî Reis Haritasi. İstanbul (Id., 1)*.

—, 1988 ; *Kitab-i bahriye*, edit. Z. Ökte, trad. angl. par V Çabuk. 4 vols., Istanbul.

PLANHOL (Xavier de), 1968 ; *Les fondements géographiques de l'histoire de l'Islam*. Paris.

—, 1979 ; Grandeur et décadence du vignoble de Trébizonde, *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, XXII, p. 314-329.

—, 1989 (1988) ; Bandar-e 'Abbās, *Elr*, III, p. 685-687.

—, 1992 (1990) ; Caspian, *Elr*, V, p. 48-61.

—, 1993 ; *Les Nations du Prophète. Manuel géographique de politique musulmane*. Paris.

—, 1996 (1994) ; Daryā, *Elr*, VIII, p. 79-81.

—, 1997 ; Les Musulmans sur la Méditerranée, p. 151-166 dans LECLANT (Jean), dir., *Regards sur la Méditerranée...*

—, 1997 ; *Minorités en Islam. Géographie politique et sociale*. Paris.

—, 2000 ; L'Islam et la mer : les causes d'un échec. Sous presse en traduction anglaise dans DONNAN (Hastings) et AKBAR (Ahmed), *Interpreting Islam*. Londres.

PLEGUEZUELO (José Aguilera), 1986 ; El derecho mercantil marítimo en al-Andalus, *Temas Árabes*, I, p. 93-106.

POLO (Marco), 1921 ; *The Book of Ser... transl. and edit. by Sir Henry Yule*. 3rd. edit., 2 vols., Londres.

POMONTI (Jean-Claude), 1992 ; Le retour des pirates des mers du Sud, *Le Monde*, 1^{er} août, p. 5.

POPOVIC (Alexandre), 1976 ; *La révolte des esclaves en Iraq au III^e/IX^e siècle*. Paris (*Bibliothèque d'Études Islamiques*, VI).

PORÉE-MASPÉRO (Eveline), 1986 ; Jonques et *po*, *sampou* et *sampan*,

Archipel, XXXII, p. 65-85.

POTIER (M.) et BOELY (T.), 1990 ; La pêche en mer de Java, *PM*, LXIX, p.106-118.

POUJADE (Jean), 1946 ; *La route des Indes et ses navires*. Paris.

POUQUEVILLE (F.C.H.L.), 1824 ; *Histoire de la régénération de la Grèce... de 1740 jusqu'en 1824*. 4 vols., Paris.

—, 1826-1827 ; *Voyage de la Grèce*. 2e édit., 6 vols., Paris.

PRADEL DE LAMASE (Martial de), 1956 ; La station navale française de Tunis, *Cahiers de Tunisie*, IV, p. 221-227 (351-357).

PRAWER (Joshua), 1975 ; *Histoire du royaume latin de Jérusalem*. Trad. franç., 2e édit., 2 vols., Paris.

PRÉVOST DE BEAULIEU-PERSAC (Philippe de), 1913 ; *Mémoires de... publiés par Ch. de la Roncière*. Paris.

PRINS (A.H.J.), 1965 ; *Sailing from Lamu. A study of maritime culture in Islamic East Africa*. Assen.

—, 1965-1966 ; The Persian Gulf Dhows : two variants in Maritime Enterprise, *Persica*, II, p. 1-18.

—, 1969 ; Islamic maritime magie : a ship's charm from Lamu, p. 294-304 dans *Kalima na Dini (Festschrift) Ernst Dammann zum 65 Geburtstag*. Marburg/Stuttgart.

—, 1970 ; Maritime Art in an Islamic Context. Oculus and Therion in Lamu Ships, *MM*, LVI, p. 327-339.

—, 1973 ; The Maritime Middle East : A Century of Studies, *The Middle East Journal*, XXVII, p. 207-219.

—, 1984 ; Two trends of thought in Turkish maritime culture. The ethical ship and the magical galley, *MM*, LXX, p. 45-58.

PRINSEP (James), 1836 (1928) ; Note on the nautical instruments of the Arabs, *Journal of the Asiatic Society of Bengal*, II, reproduit dans Ferrand, 1928, p. 1-24.

PRYOR (John H.), 1982 ; Transportation of Horses by Sea during the Crusades : Eighth Century to 1285 A.D., *MM*, LXVIII, p. 9-28, 103-125.

—, 1988 ; *Geography, technology and war studies in the maritime*

history of the Mediterranean 649-1571. Cambridge.

—, 1990 ; The naval architecture of Crusader transport ships and horse transports revisited, *MM*, LXXVI, p. 255-273.

—et BELLABARBA (Sergio), 1990; The Medieval Muslim Ships of the Pisan *Bacini*, *MM*, LXXVI, p. 99-113.

QODAMA (Abou Dja'far b. Dja'far al-), 1889 ; *Kitâb al-kharâdj oua çina'ât al-kitâba*, edit. M.J. de Goeje. Leyde (*BGA*, VI).

QUARTI (Guido Antonio), 1930 ; *La battaglia di Lepanto nei canti popolari dell'epoca*. Milan.

QUATREMÈRE (Et.), 1811 ; Mémoire sur les Zindjs, p. 181-189 dans *Id.*, *Mémoires géographiques et historiques sur l'Égypte et sur quelques contrées voisines, II*. Paris.

QUIGLEY (Carroll), 1955 ; Certain Considerations on the Origin and Diffusion of Oculi, *AN*, XV, p. 191-198.

—, 1958 ; The Origin and Diffusion of Oculi : A Rejoinder, *AN*, XVIII, p. 25-58.

RABINO (H.L.), 1915-1916 ; *Les provinces caspiennes de la Perse. Le Guilân*. Paris (extrait de la *Revue du Monde Musulman*, XXXII).

RAFFLES (Stanford), 1879 ; The maritime code of the Malays, *Journal of the Straits branch of the Royal Asian Society*, 3 (july), p. 62-84 ; 4 (dec.), p. 1-20.

RAMBAUD (Alfred), 1876 ; *La Russie épique. Étude sur les chansons héroïques de la Russie*. Paris.

RANTOANDRO (Gabriel), 1988 ; Commerce et navigation dans les Mers de l'Insulinde d'après les *Dagh-Register* de Batavia (1624-1682), *Archipel*, XXXV, p. 51-87.

RAPHAËL DU MANS (Père), 1890 ; *Estat de la Perse en 1660, par le... publié... par Ch. Schefer*. Paris.

RAŞID, 1282 H ; *Tarih-i...* Istanbul.

RATZEL (Friedrich), 1900 ; *Das Meer als Quelle der Völkergrosse, eine politisch-geographische Studie*. Munich.

RAY (J.), 1936 ; Sur les côtes du Sous. Pêche maritime et coopératives

indigènes, *Afrique Française*, p. 639-646.

RECLUS (Elisée), 1879 ; *Nouvelle géographie universelle. I. L'Europe méridionale*. Paris.

REDDÉ (Michel), 1986 ; *Mare nostrum. Les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la marine militaire dans l'Empire romain*. Rome.

—, 1997 ; Rome et l'Empire de la mer, p. 61-78 dans LECLANT, *Regards sur la Méditerranée...*

REID (Anthony J.S.), 1969 ; Sixteenth century Turkish Influence in Western Indonesia, *Journal of Southeast Asian History*, X, 3, p. 395-414 (réimprimé dans Kartodirdjo (Sartono), edit., *Profile of Malay Culture*, Jakarta, 1976, p. 107-122).

REINAUD (Joseph-Toussaint), 1829 ; *Extraits des historiens arabes relatifs aux guerres des Croisades...* Nlle édit. augmentée, Paris.

—, 1845 ; *Relations des voyages faits par les Arabes et les Persans dans l'Inde et la Chine dans le IX^e siècle de l'ère chrétienne, texte... accompagné d'une traduction... par....* 2 vols., Paris.

RÉMONDON (R.), 1953 ; A propos de la menace byzantine sur Damiette sous le règne de Michel III, *Byzantion*. XXIII, p. 245-250.

[RENAUDOT (Eusèbe)], 1718 ; *Anciennes relations des Indes et de la Chine, de deux voyageurs mahométans qui y allèrent dans le neuvième siècle...* Paris.

RENTZ (George), 1951 ; Pearling in the Persian Gulf, p. 397-402 dans FISCHER (Walter J.), edit., *Semitic and Oriental Studies. A volume presented to William Popper... 1949*. Berkeley/Los Angeles (*University of California Publications in Semitic Philology*, XI).

RESINK (G.J.), 1982 ; Mers javanaises, *Archipel*, XXIV, p. 97-100.

REVOL (J.), 1915 ; *La Guerre italo-turque (1911-1912)*. Paris.

REVOL (Lieutenant), 1937 ; Étude sur les fractions d'Imraguen de la côte mauritanienne, *Bulletin du Comité d'Études Historiques et Scientifiques de l'Afrique Occidentale Française*, XX, p. 179-224.

RICARD (Robert), 1937 ; *Damião de Goes. Les Portugais au Maroc de 1495 à 1521. Extrait de la Chronique du Roi Don Manuel de Portugal*,

trad. par... Rabat (*Publications de l'Institut des Hautes Études Marocaines*, 31).

—, 1955 ; Contribution à l'étude du commerce génois au Maroc. durant la période portugaise (1415-1550), p. 115-142 dans *Études sur l'histoire des Portugais au Maroc*, Coimbre.

RICCI (Lanfranco), 1984 ; L'expansion de l'Arabie méridionale, p. 249-257 dans CHELHOD, *L'Arabie du Sud...*

RICHARD (F.), 1994 ; *Imperium Maris. Recherches sur les aspects idéologiques et religieux de la thalassocratie dans le monde hellénistique et romain*, Paris (Thèse de Doctorat ès Lettres, Université de Paris-Sorbonne, ronéot.).

RICHARD (Jean), 1963 ; Les missionnaires latins chez les Kaïtak du Daghestan (XIV^e-XV^e siècle), p. 606-611 dans *Trudy XXV Mejdunarodnogo Kongresse Vostokovedov, Moskva 1960, III*.

—, 1970 ; Les navigations des Occidentaux sur l'océan Indien et la mer Caspienne (XII^e-XV^e siècle), p. 353-363 dans MOLLAT, *Sociétés...*

—, 1997 ; La Méditerranée des Croisades, p. 135-150 dans LECLANT, *Regards sur la Méditerranée...*

RICHARDS (John F.), 1993 ; *The Mughol Empire*. Cambridge (*The New Cambridge History of India*, 1, 5).

RIEFSTAHL (Rudolf M.), 1931 ; *Turkish Architecture in Southwestern Anatolia*. Cambridge, Mass.

RIGGIO (A.), Gli stati barbareschi e la Calabria (1535-1816), *Il Ponte*, VI, p. 1040-1046.

RILEY (Carroll L.), KELLEY (J. Charles), PENNINGTON (Campbell W), RANDS (Robert L.), 1971 ; *Man across the Sea. Problems of Pre-Columbian Contacts*. Austin.

RITTER (W), 1969 ; Beobachtungen zur Entwicklung von Fremdenverkehr und Erholungswesen an der kaspischen Küste des Iran, *Bustan*, IV, p. 42-44.

ROBEQUAIN (Charles), 1946, *Le Monde Malais*. Paris.

ROBERT-MULLER (Charles), 1944 ; *Pêches et pêcheurs de la*

Bretagne Atlantique. Paris.

ROBIN (Christian), 1984 ; La civilisation de l'Arabie méridionale avant l'Islam, p. 195-223 dans CHELHOD, *L'Arabie du Sud...*, I.

ROBINSON (A.E.), 1937 ; The Shirazi Colonization in East Africa, *Tanganika Notes and Records*, III, p. 40-81.

ROBSON (J.A.), 1959 ; The Catalan Fleet and Moorish Sea-power (1337-1344), *The English Historical Review*, LXXIV, p. 384-408.

ROCHE (Léon), 1904 ; *Dix ans à travers l'Islam*. 3^e édit., Paris (originale de 1884).

ROCQUEVILLE (F. de), 1675 ; *Relation des mœurs et du gouvernement des Turcs d'Alger*. Paris.

RoE (sir Thomas), 1740 ; *The negociations of.. from 1621 to 1628*. I. Londres.

ROMDHANE (Mohamed Salah), 1995 ; La pêche dans la région de Zarzis : ports, flottille et engins de pêche, p. 133-154 dans *La Pêche côtière...*

ROSELLY DE LORGUES (Comte), 1880 ; *Christophe Colomb*. 2^e édit., Paris.

ROSSI (E.), 1954 ; Due conti di marinieri turchi del secolo XV, *Rivista degli Studi Orientali*, XXIX, p. 73-78.

ROTALIER (Ch. de), 1841 ; *Histoire d'Alger et de la piraterie des Turcs dans la Méditerranée*. 2 vols., Paris.

ROUAUD (Alain), 1995 ; Les bateaux de la mer Rouge, p. 58-65 dans THORAVALL, *Le Yémen...*

ROUSSET (Camille), 1887 ; *Les commencements d'une conquête. L'Algérie de 1830 à 1840*. 2 vols., Paris.

ROUSSIN (Albin), 1827; *Mémoire sur la navigation aux côtes occidentales d'Afrique, depuis le cap Bojador... d'après les reconnaissances... faites en 1817 et 1818*. Paris.

ROY (A.C.), 1972 ; *A History of Mughal Navy and Naval Warfares*. Calcutta.

RYCAUT (Paul), 1668 ; *The Present State of the Ottoman Empire...*

Londres.

SAADI, 1930 ; *Le jardin des roses*. Trad. J. Gaudin, Paris.

SABATIER (Patrick), 1984 ; Les pirates écument toujours la mer de Chine, *Libération*, 23 août, p. 20.

SACHAU (C.E.), 1910 ; *Alberuni's India...* an english édition. 2 vols., Londres.

SAFFET BEY, 1912 ; Bir Osmanlı filosunun Sumatra seferi, *Tarihi Osmani Encümeni Mecmuası*, X, p. 604-614 ; XI, p. 678-683.

SAÏD (Edward), 1980 ; *L'Orientalisme. L'Orient créé par l'Occident*. Trad. franç., Paris (original anglais de 1978).

SAINT-GERVAIS (Chevalier de), 1736 ; *Mémoires historiques qui concernent le gouvernement de l'ancien et nouveau royaume de Tunis*. Paris.

SALVAGO (G.B.), 1937 ; *Africa overo Barbaria*. Padoue (relation de 1627).

SAMİH (A.), 1936-1937 ; *Şimali Afrikada Türkler*. 2 vols., Istanbul.

SANCHEZ ALBORNOZ (Claudio), 1967 ; Espagne pré-islamique et Espagne musulmane, *Revue historique*, CCXXXVII, p. 295-338.

SANDOVAL (Général), 1871-1872 ; Les inscriptions d'Oran et de Mers el Kebir, trad. Monnereau, RA, XV et XVI.

SATHER (Clifford), 1995 ; Sea Nomads and Rainforest Hunter-Gatherers : Foraging Adaptations in the Indo-Malayan Archipelago, p. 229-268 dans BELLWOOD (Peter), Fox (James J.) et TRYON (Darrell), *The Austronesians: Historical and Comparative Perspectives*. Canberra.

SAUSSURE (Léopold de), 1923 (1928) ; L'origine de la rose des vents et l'invention de la boussole, *Archives des Sciences Physiques et Naturelles*, 5^e période, vol. 5, cité d'après la réimpression dans FERRAND, 1928, p. 31-127.

SAUVAGET (Jean), 1948 ; *'Ahbār as-Sīn wa l-Hind, Relation de la Chine et de l'Inde... texte établi, traduit... par...* Paris.

—, 1948a ; Sur d'anciennes instructions nautiques arabes pour les mers de l'Inde, *JA*, CCXXXVI, p. 11-20.

—, 1954 ; Merveilles de l'Inde, trad. par..., p. 189-309 dans *Mémorial Jean Sauvaget*. Damas.

SAVÎRUS IBN AL-MUKAFFA, 1948 ; *History of the Patriarchs of the Egyptian Church of...*, ed. and transl. by Y.'Abd al-Masih and O.H.E. Burmeister. 2 vols., Le Caire.

SCHAFER (Edward H.), 1951 ; Iranian merchants in T'ang dynasty tales, p. 403-422 dans Walter J. FISCHER, edit., *Semitic and Oriental Studies. A Volume presented to William Popper*. Berkeley/Los Angeles (University of California, Publications in Semitic Philology, XI).

SCHIAPARELLI (Celestino), 1906 ; *Ibn Djobaïr, Rihla, trad. par...* Rome.

SCHLEGEL (G.), 1892 ; La langouste géante dans les récits chinois et arabes, *T'oung-Pao*, III, p. 64-65.

SCHULTZE (E.), 1937 ; *Meeresscheue und seetüchtige Volker, weltgeschichtliche Beiträge zur Völkerpsychologie*. Stuttgart.

SCHWEIZER (Günther), 1972 ; *Bandar 'Abbas und Hormoz. Schicksal und Zukunft einer iranischer Hafenstadt am Persischen Golf*. Wiesbaden.

SEBAG (Paul), 1960 ; Les expéditions maritimes arabes du VIII^e siècle, *Cahiers de Tunisie*, XXXI, p. 73-79.

—, 1998 ; *Tunis. Histoire d'une ville*. Paris.

SECO DE LUCENA PAREDES (L.), 1955 ; Viaje a Oriente. Embajadores granadinos en El Cairo, *Miscelánea de Estudios Arabes y Hebraicos*, IV

SEGHES (Pierre), 1978 ; *Le livre d'or du Divan de Hâfiz, trad. par...* Paris.

SERJEANT (Robert Bertram), 1957 ; *The Saiyyids of Hadramawt*, Londres (School of Oriental and African Studies, conférence inaugurale prononcée le 5 juin 1956).

—, 1963 ; *The Portuguese off the South Arabian Coast*. Oxford.

—, 1968 ; Fisher-folk and fish-traps in Al-Bahrain, *BSOAS*, XXXI, p. 486-514.

—, 1970 ; Maritime Customary Law off the Arabian Coasts, p. 195-207

dans MOLLAT, *Sociétés et compagnies...*

— , 1988 ; The Hadrami Network, p. 147-154 dans LOMBARD et AUBIN, *Marchands et Hommes d'affaires...*

SERRA (L.), 1983 ; Le vocabulaire maritime berbère, p. 111-120 dans Actes du 1^{er} Congrès d'Études des cultures méditerranéennes d'influence arabo-berbère. Alger (reproduit dans *Encyclopédie Berbère*, édition provisoire, Aix-en-Provence, n° 40).

SERRANO (Luciano), 1918-1919 ; *La liga de Lepanto*. 2 vols., Madrid.

SESTINI, An VI; *Voyage de Constantinople à Bassora en 1781, et retour... en 1782... par l'Académicien...* Trad. franç., Paris.

SEVİM (Ali) et YÜCEL (Yasar), 1990-91 ; *Türkiye tarihi. I. Fatih'ten Osmanlılara kadar. 1018-1300. II. Osmanlı Dönemi. 1300-1566. III. Osmanlı Dönemi. 1566-1730*. 3 vols., Ankara.

SEVIN (Olivier), 1992 ; Java entre Hindouisme et Islam, *Géographie et Cultures*, III, p. 89-104.

SEYBOLD (C.F.), 1898 ; compte rendu de Carra de Vaux, 1898, *Orientalische Literatur Zeitung*, I, p. 146-150.

SHAFFER (Lynda Noren), 1996 ; *Maritime Southeast Asia to 1500*. Armouk.

SHAW (Stanford J.), 1969 ; Selim III and the Ottoman Navy, *Turcica*, I, p. 212-241.

SHAW (Thomas), 1757 ; *Travels and observations relating to several parts of Barbary and the Levant*. 2nd edit., Londres.

SHEPPARD (Charles), PRICE (Andrew), ROBERTS (Callum), 1992 ; *Marine Ecology of the Arabic Region. Patterns and Processes in Extreme Tropical Environment*. Londres.

SIDDIQI (Akhtar Husain), 1992 ; Fishery Ressources and Development Policy in Pakistan, *Geojournal*, XXVI, p. 395-411.

SIDDIQI (Mohamed Ismail), 1956 ; *The Fishermen's Settlements in the Coast of West Pakistan*. Kiel (*Schriften des Geographischen Instituts der Universität Kiel*, XVI, 2).

SIMON (R.), 1970 ; *Hums et ilaf, ou commerce sans guerre (sur la*

genèse et le caractère du commerce de La Mecque), *Acta Orientalia Hungarica*, XXIII, p. 205-232.

SLADE (Adolphus), 1833 ; *Records of travels in Turkey, Greece, etc., and of a cruise with the Capitan Pasha in the years 1829... 1831*. 2nd edit., 2 vols., Londres.

—, 1837 ; *Turkey, Greece and Malta*. 2 vols., Londres.

SLOCUM (Joshua), 1948 ; *Seul autour du monde sur un voilier de 11 mètres. Relation de voyage du capitaine...* Trad. franç., Paris.

SOPHER (David E.), 1965 ; *The Sea Nomads. A Study based on the Literature of the Maritime Boat Peoples of Southeast Asia*. Singapour (*Memoirs of the National Museum*, n° 5).

SOTTAS (J.), 1939 ; An early lateen sail in the Mediterranean, *MM*, XXV, p. 229-230.

SOUCEK (Svat), 1971 ; The Ali Macar Reis Atlas and the Deniz Kitabı, *Imago Mundi*, XXV, p. 17-27.

—, 1971a ; The rise of the Barbarossas in North Africa, *AO*, III, p. 238-250.

—, 1973 ; À propos du livre d'instructions nautiques de Pîrî Reis, *Revue des Études Islamiques*, XLI, p. 241-255.

—, 1973a ; Tunisia in the Kitab-i Bahriye by Pîrî Reis, *AO*, V, p. 129-296.

—, 1975 ; Certain types of Ships in Ottoman Turkish terminology, *Turcica*, VII, p. 233-249.

—, 1992 ; Islamic Charting in the Mediterranean, p. 263-292 dans J.B. HARLEY et Gerald TIBBETTS, edit., *History of Cartography*, vol. 2, A. Chicago.

SPANDUGINO CANTACUSCINO (Theodoro), 1551 ; 1 *Commentari di... dell' origine de principe Turchi e de'costumi di quella nazione*. Florence (trad. franç. par Balarin de Raconis, Paris, 1519, sur une première édition moins complète, réédit. par Ch. Schefer : *Petit Traité de l'origine des Turcs par Spandouyn Cantacasin (Théodore)*, Paris, 1896 (*Bibliothèque orientale elzévirienne*, LXX).

SPENCER (Edmund), 1839 ; *Travels in Circassia, Krim, Tartary...* 2 vols. Londres.

SPERBER (D.), 1986 ; *Nautica Talmudica*. Leyde.

SPRENGER (A.), 1875 ; *Die alte Geographie Arabiens*. Berne (repr. Amsterdam, 1966).

STAPEL (F.W.), 1922 ; *Het Bongaais Verdrag*. Groningen.

STARK (Freya), 1940 ; *A winter in Arabia*. New York.

STEENSGARD (Niels), 1973 ; *Carracks, caravans and companies. The structural crisis in the European-Asian trade in the early 17th century*. Copenhagen.

STEPANOV (I.V.), 1957 ; *Krestyanskaya voïna pod predvoditelstvom S.T. Razina*, Moscou.

STRIPLING (G.W.F.), 1942 ; *The Ottoman Turks and the Arabs, 1511-1574*. Urbana.

STRONG (S.A.), 1895 ; History of Kilwah, edit... *Journal of the Royal Asian Society*, p. 385-436.

SVORONOS (Nicolas), 1956 ; *Le commerce de Salonique au XVIII^e siècle*. Paris.

SWANSON (Bruce), 1984 ; *Le 8^e voyage du Dragon. Histoire de la marine chinoise*. Trad. franç., Paris (original américain d'Annapolis, 1982).

SWEET (Louise E.), 1964 ; Pirates or politics ? Arab societies of the Persian or Arab Gulf, 18th Century, *Ethnohistory*, XI, p. 262-280.

—, 1965 ; Camel Raiding of North Arabic Bédouin : a Mechanism of Ecological Adaptation, *American Anthropologist*, LXVIII, p. 1132-1150.

SY (Éliane), 1965 ; Cayor, village de pêcheurs-cultivateurs du Sénégal, *Cahiers d'Outre-Mer*, XVIII, p. 342-368.

SYKES (P.M.), 1915 ; *A History of Persia*. 2 vols., Londres.

TABARÎ, 1875-1901 ; *Annales*, edit. M.J. de Goeje et al. Leyde.

TAITBOUT DE MARIGNY (Chevalier), 1837 ; *Three voyages in the Black Sea to the Coast of Circassia*. Londres (original français, censuré et avec interpolations : *Voyage en Circassie par le chevalier...* Odessa, 1836).

TALBI (M.), 1968 ; *L'émirat Aghlabide 184-296/800-909 : histoire politique*. Paris.

TALIB (Yusof A.), 1974 ; Les Hadramis et le Monde Malais. Essai de bibliographie critique des ouvrages européens sur l'émigration hadramite aux XIX^e et XX^e siècles, *Archipel*, VII, p. 41-68.

— , 1980 ; Études sur la diaspora des peuples arabes dans l'océan Indien, *Diogène*, III, p. 41-54.

TANTICH (Gomaa), 1989 ; *L'expansion industrielle dans la grande région tripolitaine depuis la révolution de septembre 1969*. 2 vols., ronéotés, Paris (Thèse de Doctorat ès Lettres, Université de Paris-Sorbonne).

TARLING (Nicholas), 1963 ; *Piracy and Politics in the Malay World*. Melbourne.

TAZIEFF (Haroun), 1966 ; *L'eau et le feu*. Nlle édit., Paris (originale de 1954).

TENENTI (Alberto), 1959 ; *Naufrages, corsaires et assurances maritimes à Venise, 1592-1609*. Paris.

TERRIER (Auguste), 1904 ; L'île de la Galite, *Journal des Voyages*, n° 109, 2 octobre, p. 324.

THARAUD (Jérôme et Jean), 1938 ; *Les grains de la grenade*. Paris.

THOBIE (Jacques), 1977 ; *Intérêts et Impérialisme français dans l'Empire ottoman (1895-1914)*. Paris.

THOMAS (Henry), 1920 ; *Spanish and Portuguese Romances of Chivalry*. Cambridge.

THOMAZ (Luis Filipe F.R.), 1988 ; Malaka et ses communautés marchandes au tournant du XVI^e siècle, p. 32-48 dans LOMBARD et AUBIN, *Marchands et Hommes d'affaires...*

THORAVALL (Yves), ABDELAMIR (Chawki), NIED (André), edits., 1995 ; *Le Yémen et la mer Rouge*. Paris.

THOUMIN (Richard), 1936 ; *Géographie humaine de la Syrie centrale*. Tours.

TIBBETTS (G.R.), 1956 ; The Malay Peninsula as known to Arab

geographers, *The Malayan Journal of Tropical Geography*, IX, p. 21-60.

— , 1956a ; Pre-Islamic Arabia and South-East Asia, *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society*, XXIX, p. 182-208.

— , 1961 ; Arab Navigation in the Red Sea, *Geographical Journal*, p. 322-334.

. — , 1965 ; The Star-nomenclature of the Arab navigators and the « Untersuchungen » of P Kunitzsch, *Der Islam*, XL, p. 185-197.

— , 1971 ; *Arab Navigation in the Indian Ocean before the Coming of the Portuguese*. Londres.

TIETZE (A.), 1942 ; Die Geschichte vom Kerkermeister-Kapitan, *Acta Orientalia* (Leyde), XIX, p. 152-210.

— , 1950-1955 ; XVI asir Türk siirinde gemici dili : Âgehî kasidesine nazireler, p. 451-467 dans Zeki Velidi Togan'a *Armagan/Symbolae in honorem Z.V Togan*. Istanbul.

— , 1951 ; XVI asir şiirlerinde gemici dili : Âgehi kasidesi ve tahmisleri, *Türkiyat Mecmuası*, IX, p. 113-138.

— , 1953 ; XVI asir Türk siirinde gemici dili : Nigârî, Kâtibî, Yetîm, p. 501-522 dans Fuad Köprülü *Armagan/Mélanges Fuad Köprülü*. Istanbul.

TIRPITZ (von), 1922 ; *Mémoires du Grand-Amiral...* Trad. franç., Paris.

TLATLI (Salah-eddine), 1967 ; *Djerba, l'île des Lotophages*. Tunis.

TOBING (P.O.L.), 1961 ; *Hukum Pelajaran dan perdagangan Amanna Gappa*. Makassar.

TOLLLOT (Sieur), 1742 ; *Nouveau voyage fait au Levant ès-années 1731 et 1732, contenant les descriptions d'Alger, Tunis, Tripoly de Barbarie...* Paris (republication partielle (partie relative à Alger) par A. Berbrugger, *Un voyage de Paris à Alger en 1731 par le sieur Tollot*, RA, XI, 1867, p. 417-434).

TOLMACHEVA (M.), 1980 ; On the Arab System of Nautical Orientation, *Ar*, XXVII, p. 183 *sqq.*

TOSCHI (P.), 1934 ; *Le fonti inedite della storia della Tripolitania*. Intra.

-, 1950 ; Usanze e superstizioni dei corsari tripolini, *Mediterranea*

(Palerme), II, p. 225-228.

TOIT (Baron de), 1785 ; *Mémoires sur les Turcs et les Tartares*, 4 vols., Amsterdam.

TOURNEFORT (PITTON DE), 1717 ; *Relation d'un voyage du Levant... par M...*, III. Lyon.

TOUSSAINT (Auguste), 1961 ; *Histoire de l'océan Indien*. Paris.

—, 1963 ; Les routes de l'Océan Indien aux XVII^e et XVIII^e siècles, *Studia* (Lisbonne), XI, p. 303-313.

TOUSSAINT (J.), 1963 ; *Le sentiment religieux en Flandre maritime à la fin du Moyen Âge*. Paris.

TRÉZEL (C.A.), 1826 ; Notice géographique et statistique sur le Ghilan et le Mazanderan, province de l'Empire perse, *Journal des Sciences Militaires*, II, p. 110-123.

TROTIGNON (Élisabeth), 1981 ; Données socio-économiques sur le village de pêcheurs Imraguen d'Iwik (Mauritanie), *Bulletin de l'Institut Fondamental d'Afrique Noire*, XLIII, Série B, p. 319-360.

TRUMPENER (Ulrich), 1971 ; The escape of the Goeben and Breslau : a reassessment, *Canadian Journal of History*, VI, p. 171-187.

TSCHUDI (R.), Hrsgb., 1910 ; *Das Asafname des Lutfi Pascha*. Berlin.

TUCHMAN (Barbara W.), 1962 ; *The Guns of August*. New York.

TUCHSCHERER (Michel), 1995 ; Le commerce en mer Rouge aux alentours de l'an 1700, p. 35-57 dans THORAVALL, *Le Yémen...*

TURAN (Fuat), 1986 ; *La pêche sur le littoral turc de la mer Noire*. Montpellier (Thèse pour le Doctorat, Université Paul-Valéry), ronéot.

TURAN (Osman), 1958 ; *Türkiye Selcuklulari*. Ankara.

TURBET-DELOF (Guy), 1970 ; Noms de navires algériens au XVII^e siècle, *Revue Internationale d'Onomastique*, XX, p. 212-219.

TURGAY (A. Üner), 1983 ; Ottoman-British trade through Southeastern Black Sea ports during the nineteenth Century, p. 297-315 dans BACQUÉGRAMMONT et DUMONT, *Économie et société...*

TURKI (Abdel Magid) et SOUAMI (Hadj Rabah), 1979 ; *Récits de pèlerinage à La Mekke*. Paris.

UDOVITCH (A.L.), 1978 ; A Tale of two Cities : Commercial Relations between Cairo and Alexandria during the Second Half of the Eleventh Century, p. 143-150 dans H.A. MISKIMIN et *al.*, edit., *Medieval City*, New Haven/Londres.

UZUNÇARŞILI (ismail Hakki), 1927-1929 ; *Anadolu Türk Tarihi Yesikalannndan : Kitâbeler*. 2 vols., istanbul.

— , 1940-1942 ; Cezayirli Gazi Hasan Paşa'ya dair, *Türkiyat Mecmuası*, VII-VIII, p. 17-40.

— , 1948 ; Osmanlı devletinin merkez ve bahriye teşkilatı. Ankara (*Türk Tarih Kurumu Yayınlarından*, ser. 8, n° 16).

— 1949 ; Azab, İA, II, p. 82-83.

— , 1960 ; Bahriyya, III, La marine ottomane, *EI*², I, p. 977-978.

VALENSI (Lucette), 1969 ; *Le Maghreb avant la prise d'Alger*. Paris.

VANDAL (Albert), 1900 ; *L'odyssée d'un ambassadeur. Les voyages du marquis de Nointel (1670-1680)*. Paris.

VAN DEN BERG (L.WC.), 1886 ; *Le Hadhramaout et les colonies arabes dans l'archipel Indien*. Batavia.

VAN DER HOOG (P.H.), 1935 ; *Pelgrims naar Mekka*. La Haye.

VAN DER LITH (P.A.), 1883-1886 ; *Merveilles de l'Inde (Kitâb 'adjâ'ib al-Hind)*, publ. par.... avec trad. par L.M. Devic, Leyde.

VAN DER VAT (Dan), 1985 ; *The Ship that changed the World*. Londres.

VAN LEUR (J.C.), 1955 ; *Indonesian trade and society*. La Haye.

VAN METEREN (Edmond), 1618 ; *Histoire des Pays-Bas ou Recueil de Guerres...* La Haye.

VASILIEV (A.A.), 1935-1950 ; *Byzance et les Arabes*. 2 tomes, Bruxelles.

VAUMAS (Étienne de), 1954 ; *Le Liban, étude de géographie physique*. Paris.

VEINSTEIN (Gilles), 1985 ; Les préparatifs de la guerre navale franco-turque de 1552 à travers les ordres du divan ottoman, *ROMM*, XXXIX, p.

35-67.

—, 1989 ; L'empire dans sa grandeur (XVI^e siècle), p. 159-226 dans MANTRAN (Robert), dir., *Histoire de l'Empire Ottoman*. Paris.

VENTURE DE PARADIS, 1983 ; *Tunis et Alger au XVIII^e siècle*, edit. J. Cuoq. Paris.

VERCOE (A.G.), 1947 ; Wartime shipbuilding at Ruad Island, *MM*, XXXIII, p. 54-55.

VERNET (Juan), 1953 ; Los conocimientos nauticos de los habitantes del occidente islamico, *Revista General de Marina*, CXLIV, p. 667-679.

—, 1971 ; Textos arabes de viajes por el Atlantico, *Anuario de Estudios Atlanticos*, XVII, p. 401-427.

VERWEY (D.), 1932 ; Turkish rig, *MM*, XVIII, p. 190-193.

VICHOT (Jacques), 1971 ; *Deux albums des bâtiments de l'Atlantique et de la Méditerranée par Jean Jouve (1679), reproduction présentée par...* Paris

—, s.d. (1975) ; *L'album de marine du duc d'Orléans*. Paris, à part (non paginé) et dans *Neptunia*, du n° 115 (1974, 3) au n° 120 (1975, 4).

— 1977 ; *Deux albums de Nicolas Ozanne (1728-1811). Introduction et présentation par...* Paris, à part et dans *Neptunia*, du n° 121 (1976, 1), au n° 126 (1977, 2).

—, s.d. (1979) ; *Jean-Jérôme Baugean, peintre et graveur de la marine*. Paris.

VIDAL DE LA BLACHE (P.), 1921 ; *Principes de géographie humaine*. Paris.

VIDOS (B.E.), 1971-1973 ; L'etimologia di *avaria*, *Bolletino dell'Atlante linguistico mediterraneo*, XIII-XV, p. 393-397.

VILLIERS (Alan), 1940 ; *Sons of Sindbad*. New York/Londres (deux éditions simultanées à pagination différente. Les citations sont faites d'après l'édition américaine).

—, 1948 ; The Arab Dhow Trade, *Middle East Journal*, II.

— 1948a ; Sailing with Sindbad's Sons, *National Geographic Magazine*, XCIV, p. 675-688.

—, 1962 ; Voyage in a Kuwait boom, *MM*, XLVIII, p. 112-128, 264-275.

—, 1952 ; *Monsoon Seas. The story of the Indian Ocean*. New York.

VINSON (J.), 1907-1911 ; Les Musulmans du Sud de l'Inde ; *Revue du Monde Musulman*, II, p. 199-204 ; XIII, p. 95-108.

VOITOUX (Cne de vaisseau), 1919 ; L'évasion du *Goeben* et du *Breslau*, *Revue politique et parlementaire*, mars.

—, 1919a ; Pourquoi le *Goeben* s'évada, *Ibid.*, mai.

VOLLERS (K.), 1894 ; *Fragmenta aus dem Mughrib des Ibn Sa'id*, I. Berlin (*Semitische Studien*, I).

VOLNEY (C.F.), 1825 ; État du commerce du Levant en 1784, d'après les registres de la chambre de commerce de Marseille, p. 321-340 dans *Œuvres de...*, III. Paris.

VONDERHEYDEN (M.), 1927 ; *La Berbérie orientale sous la dynastie des Benôul-Arlab, 800-909*. Paris.

VOVARD (André), 1952 ; La marine des puissances barbaresques. Les renégats en Barbarie, (*Comité des Travaux Historiques et Scientifiques*) *Bulletin de la Section de Géographie*, LXIV, *Actes du soixante-seizième Congrès des Sociétés Savantes à Rennes, 1951*, p. 203-210.

—, 1952a ; Au pays des pirates barbaresques. La tragique aventure de Mlle de Bourk, *Ibid.*, p. 211-219.

WARREN (Jim), 1979 ; The Sulu zone : commerce and évolution of a multiethnic polity 1768-1798, *Archipel*, XVIII, p. 223-229.

WELLHAUSEN (J.), 1901 ; Die Kämpfe der Araber mit den Römaern, *Nachrichten von der Königl. Gesellschaft der Wissenschaften und der G.A. Universität zu Göttingen*, p. 414-447.

WELLSTED (James R.), 1838 ; *Travels in Arabia*. 2 vols., Londres.

—, 1840 ; *Travels to the City of the Caliphs, along the Shores of the Persian Gulf and the Mediterranean*. 2 vols., Londres.

WEULERSSE (Jacques), 1940 ; *Le pays des Alaouites*. Tours.

WHEATLEY (Paul), 1961 ; *The Golden Khersonese. Studies in the Historical Geography of the Malay Peninsula before A.D. 1500*. Kuala

Lumpur (repr. Westport, Connecticut, 1973).

WHITEHOUSE (Daniel), 1979 ; Maritime trade in the Arabian Sea. The 9th and 10th centuries A.D., *South Asian Archeology*, p. 865-885.

— et WILLIAMSON (Andrew), 1973 ; Sasanian Maritime Trade, *Iran* (Londres), XI, p. 29-49.

WIENER (Leo), 1920-1922 ; *Africa and the discovery of America*. 3 vols., Philadelphie.

WIET (Gaston), 1937 ; *L'Égypte arabe de la conquête arabe à la conquête ottomane 642-1517*. Paris (*Histoire de la Nation Égyptienne sous la direction de Gabriel Hanotaux*, IV).

WILKINSON (John C.), 1987 ; *The Imamate Tradition of Oman*. Cambridge.

WILLIAMS (C.H.), 1959 ; East African sailing craft, *MM*, XLX, p. 320-324.

WILLIAMSON (A.), 1973 ; Hurmuz and the trade of the Gulf in the 14th and 15th Centuries A.D., *Proceedings of the Sixth Seminar for Arabian Studies*, p. 52-68.

WILSON (Arnold T.), 1928 ; *The Persian Gulf. An historical sketch from the earliest times to the beginning of the twentieth century*. Londres.

WINSTEDT (Sir Richard) et DE JOSSELIN DE JONG (Dr. P.E.), 1956 ; The Maritime Laws of Malacca edited, with an outline translation, *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society*, XXIX, 3, p. 22-59.

WOLSKA (Wanda), 1962 ; *La topographie chrétienne de Cosmas Indicopleustès*. Paris.

WOLTERS (O.W.), 1967 ; *Early Indonesian commerce: a study of the origins of Śrīvijaya*. Ithaca, N.J.

WOODWARD (Sir Llewellyn), 1967 ; *Great Britain and the War of 1914-1918*. Londres.

WRIGHT (Leigh R.), 1975 ; Piracy in the Southeast Asia Archipelago, p. 881-915 dans Michel MOLLAT, edit., *Course et Piraterie, Commission Internationale d'Histoire Maritime*, 2 vols. ronéot., Paris, II (Rapport du

XIV^e Congrès International des Sciences historiques, San Francisco).

WÜSTENFELD (F.), 1880 ; Die Namen der Schiffe im Arabischen, *Nachrichten von der Königl. Gesellschaft der Wissenschaften und der G.A. Universität zu Göttingen*, 3, feb., p. 133-143.

YAMAMOTO (Tatsuro), 1980 ; Les activités maritimes dans l'océan Indien avant l'arrivée des Portugais, *Diogène*, 111, p. 23-38.

YA'O OUBÎ, 1883 ; *Ibn-Wādhīh qui dicitur Al-Ja'qubī, Historiae...* edit. M. Th. Houtsma. Leyde.

— (Ya'kubī), 1937 ; Les Pays, trad. Gaston Wiet. Le Caire.

YİNANÇ (Mükrimin Halil), 1928 ; *Düstirnamei Enverî*, Istanbul (*Türk Tarih Encümeni Külliyati*, 15).

—, 1930 ; *Düsturname Enverî, Medhal*. Istanbul.

YURDAYDIN (H.G.), 1952 ; Kitâb-i Bahriyye'nin telifi meselesi, *Ankara Dil ve Tarih-Cografya Fakültesi Dergisi*, X, p. 143-146.

YUSUF (S.M.), 1955 ; Al-Ranaj : the Route of Arab Mariners across the Bay of Bengal and the Gulf of Siam in the 3rd and 4th Centuries A.H./9th and 10th Centuries A.D., *IC*, XXIX, p. 77-103.

ZAKI (M'Barek), 1996 ; La clause de la pêche maritime dans le traité maroco-espagnol de 1767 : contexte historique et dessous politiques, *Maroc-Europe*, IX, p. 59-68.

ZAOUALI (Jeanne), 1995 ; La mer des Bibans : études écologique et socio-économique, p. 63-73 dans *La pêche côtière...*

ZAYYAT (H.), 1949 ; Répertoire des noms de vaisseaux et embarcations en Islam, *Al-Machriq : Revue catholique orientale*, XLIII, p. 321-364.

ZENGHELIS (C.), 1932 ; Le feu grégeois et les armes à feu des Byzantins, *Byzantion*, VII, p. 265-286.

ZGOR (Mohammed), s.d. (1971) ; Vocabulaire berbère au cap Beddouza, *Cahiers de l'Encyclopédie Berbère*, 2 p.

ZINKEISEN (Johann W.), 1840-1863 ; *Geschichte des osmanischen Reiches in Europa*. 7 vols., Hambourg-Gotha.

INDEX GÉNÉRAL

Dans cet index les noms géographiques sont en minuscules romaines, les noms individuels de personnes (historiques, ou d'auteurs cités) en capitales romaines, les noms collectifs en capitales italiques, les termes empruntés aux langues étrangères en minuscules italiques, les matières en semi-gras. On a suivi l'ordre alphabétique français, sans tenir compte des signes diacritiques étrangers. Les notes ont naturellement été indexées, ainsi que les figures. Les noms des ambassadeurs vénitiens qui figurent dans le tableau nominatif de la note 234, page 523, n'ont pas été indexés, sauf s'ils ont fait l'objet par ailleurs de citations particulières. Les noms de personnes sont donnés sous la forme où ils figurent dans le texte ou les notes, c'est-à-dire généralement sans prénom, sauf en cas d'homonymie. Les noms individuels de navires ont été assimilés aux matières, quelle que soit leur forme.

A'âdjem, 350

abaria, 33.

Abaskoun, mer d'-, 350, 353, 357.

ABAZES, Abazie (*ABCAS*, *ABKHAZES*), 318, 320, 328, 331-2, 335-7, 339, 344-6.

ABBAS PACHA, 279.

Abbasside (califat), *ABBASSIDES*, 23, 29, 39, 43, 92-3, 99, 101, 123, 128, 130, 133-4, 224, 274, 353, 379.

ABCHÎHÎ, 110, 113.

ABBOTT (K. E.), 542.

'ABDAL, 361.

ABD AL-MO'MIN, 66.

ABD AL-RAHMÂN III, 29, 65.

ABD AL-RAZZÂQ, 363.

'ABD AL-SALÂM, 498-9.

ABDALLÂH BEN AÏCHA, 183, 520.
ABDALLÂH IBN-TOULOUN, 48.
ABD-EL-KADER, 285.
Abd-el-Khourî (îles), 449.
ABDOLLAH KHAN, 356.
ABD-ÜL-AZÎZ, 271-2, 287, 453, 479.
ABD-ÜL-HAMÎD, 272.
ABDUL MIRZÂ, 391.
ABEASIS, 280.
abeilles, 336.
ABENCÉRAGE, 255.
ABÎD, 252.
ABKHAZES, 335. Voir *ABAZES*.
abloca, a blocco, 201.
ablutions, 464, 469.
abordage (combat rapproché), 26, 30, 162-3, 172, 178-9, 229 ; -
accidentel, 303.
ABOU BAKR EL MÂLÎKÎ, 500.
ABOU DJA'FAR, 58.
ABOU DJA'FAR AHMAD IBN HASSAN, 71.
ABOU FOTOUH YOUSOF, 59.
ABOU HAMID AL-GHARNATÎ, 473.
ABOU HÂTIM AL-'AZAFÎ, 56.
ABOU'L 'ARAB MOUS'ÂB, 47.
ABOU'L FARADJ, 128.
ABOU'L HASAN, 239.
ABOU'L QASIM, 184.
ABOU NASR, 85.
ABOU SA'ÎD BEN OSMÂN IBN 'ABD AL-MO'MIN, 69.

ABOU ZAÏD, **Supplément d'-**, 100-1, 104, 108, 130, 512.
ABOU'Z ZAHAR (ZAHRA) AL-BARKHATI, 135, 514.
abrandj, 110, 509.
Abrégé des Merveilles, 102, 109, 112, 132, 508.
Acacia nilotica, 39.
AÇ-COULÎ, 513.
ACHAGALI, 336.
Ach-Chadjara, 123.
ACHÉMÉNIDES, 349, 361.
Achenar (α d'Eridan), 20, 121.
Achourâda (île d'), 371.
acier, 176, 319.
Acre, Saint Jean d'-, 25-6, 60, 73, 77, 79, 386. Voir Jaffa.
Actéon (l'), 278.
Actes des Apôtres, 552.
ada, 200.
adab, 93.
ADAM, 16.
ADAM (ANDRÉ), 535.
ADAM (PAUL), 36, 497-8.
Aden, 23, 97, 102, 129, 394-5, 408, 410, 437-8, 440-2, 444, 446, 463, 468.
Adjim, 298.
Adoulis, 14-5, 21, 24.
Adriatique, 225, 296, 306-8, 311.
adromounon, 32.
Aepyornis, 103.
AFETINAN, 525.
affranchis, 52, 54, 155.

affrètement, affréteurs, 284, 286.

affuts, 174, 259.

Afghanistan, 352.

Afra, 446, 448.

Africa, 274.

Africain (l'), 379-81.

Afrique, africaines (côtes), 14, 34, 36, 65, 68, 104, 106, 114, 168, 274, 401, 410, 440-1, 443-4, 485, 545 ; - Noire, 232 ; - occidentale, 206, 456, 471 ; - orientale, 20, 22-3, 99, 105, 113, 116, 121, 125, 131, 398-9, 401, 406-9, 424, 463, 511 ; - sud-orientale, 123 ; - du Sud, 456.

Afrique du Nord, 28-9, 46, 51, 54, 71, 149-84, 193, 208, 279-81, 288, 297, 460, 477-8, 484 ; - du Nord-Ouest, 471. Voir Maghreb.

Agadir, 289.

AGATHARCHIDES, 493.

agate, 146.

Agha des Arabes, 251.

AGHLABIDES, 27, 29, 31, 38, 40, 45, 47, 53, 62, 66, 453, 498.

agkoura, 20, 420.

AGOP PACHA, 272.

agriculture, 292.

agrès, 171, 174-6, 251. Voir **cordages**.

AHMAD, 505.

Ahmadâbâd, 117.

AHMAD BEN OMAR, 474.

AHMED (bey de Tunis), 279-80.

AHMED IBN TOULOUN, 468.

Ahmedia, 280.

AHMET FERIDUN, 528.

AHRWEILER, 495-7, 521. Voir GLYKATZI-.

Ahvâz, rapides d'-, 368-9.
AHURA MAZDA, 544.
ail, 80.
Aintab, 338.
Aïqat al-Sofoun, 78.
aisances (lieux d'), commodités, cabinets, 342, 387, 437, 550.
AIT ATTA, 252.
Ak Deniz, 351.
AKBAR, 396.
Akça Abad, 335.
Akça Şehir (Koca), 334-5.
akçe, 203, 216, 263, 525. Voir **aspres, piastres**.
akhbar, 93.
akinti, 200.
Ak Kirman, 320.
Akriyat al-sofon, 67.
AL-'ALA, 22, 24.
Al-Andalus y el Mediterraneo, 501.
AL-ANSI, 556.
Al-Chîla, 98.
Al-Daïbol, 22, 495.
AL-DJAOUALIQÎ, 113.
Al-Ghardaqa, 406.
AL-GHASSANÎ AL-MIKNASSÎ, 472, 554.
AL-HADJDJÂD, 130.
al-hai, 120.
AL-HAMAD (ALI ABD-UL-LATIF), 438 ; **firme .**, 439.
al-Haouâla, 111.
Al Hoceima, 294. Voir Alhucemas.

al-khallâq, 115.
Al-Khatt, 14.
AL-KINDÎ, 500.
AL-LÂHIQÎ, 133.
Al-Mamo'ra, 66.
AL-MA'MOUN, 133.
AL-MANÇOUR (calife abbasside), 93, 131.
AL-MANÇOUR (sultan marocain), 231-2.
AL-MAQQARÎ, 499.
AL-MO'IZZ, MO'IZZ, 44, 55, 62.
AL-MORABITOUN, 474. Voir *ALMORAVIDES*.
Al-mo'rib 'an ba'dhi adjâ'ibi al-maghrib, 473.
AL-MOU'TASIM, 133.
AL-NADIM, 131.
AL-OMARÎ, 475-6, 555.
AL-OUANCHARÎCHÎ, 503.
AL-OUARDÎ, 102-3, 106-7, 109-10, 113-14, 508-9.
AL-QÂ'IM, 44.
AL-QODÂMA, 43, 498.
AL-RADÎ, 132.
Al-Rahib, 87.
AL-SALIH AYYOUB, 500.
Al-Sîla, 98.
AL-TAMGROUTÎ, 157, 231-45, 332, 375.
AL-ZOHRÎ, 471.
ALA' UD-DÎN, 411.
ALÂEDDIN KEYKUBAD, 185.
Alanya, 185.

Alarcos, 66.

ALBANAIS, Albanie, 165, 192, 200, 225, 233, 276-7.

ALBERI, 521, 523-8.

Albizzia lebec, 39.

alcool, boissons alcoolisées, 182, 404. Voir **eau-de-vie**.

Alep, 210, 224, 319, 321, 373, 384, 535.

ALEXANDRE, 108.

Alexandrie, 14, 21, 23-7, 32, 41, 43, 46, 48-9, 51, 53, 60, 64-5, 71, 73-5, 77, 86-7, 266, 273-4, 276-9, 284-6, 296, 301, 303-4, 374-5, 377, 381, 436, 457.

Alexiade, 521.

ALEXIS COMNÈNE, 184-5.

ALEXIS MIKHAILOVITCH, 358.

Algarve, 67.

Alger, 36, 160-5, 169-71, 173-5, 178-9, 182, 204-5, 227, 231, 233-4, 236-7, 243-4, 246-51, 254-5, 260, 283, 285, 288, 290, 292-3, 309, 464, 517-8, 535 ; Algérie, 281, 290-4, 306, 308 ; - *ENS*, 275, 304, 465, 516 ; côtes - nnes, 66, 295 ; **flotte - nne**, 287 ; **marine -**, 178 ; **pavillon -**, 302, 465.

Algesiras, 56.

Alhucemas, 157.

'ALI BEN MOHAMMED IYYÂDÎ, 44.

ALi EFENDI, 338.

ALI DE JANINA, 265.

'ALI IBN ISÂ, 504.

ALI KOULI MIRZÂ, 391.

ALI MACAR REIS, 208.

ALi MUEZZINZÂDE, 215.

ALI PICCININO, 164, 173, 182.

ALi YETIM, 228-9.

ALI YOUSOF BEN TACHFIN, 474.

Alicante, 290.

ALIDES, 98.

alizés, 476, 483.

Allah al-khallâq, 111.

Allemagne, *ALLEMANDS*, 272, 287, 289, 305-7, 310-2, 360, 368-9, 544.

ALLEN, 538.

ALMAGIA, 525.

almanach, 328.

Almeria, 65, 67-8 ; **géographe d' -**, 110.

ALMOHADES, 28, 66-9, 71, 470, 504.

ALMORAVIDES, 65, 474, 504.

aloès, 14, 92, 97, 101, 109, 120.

ALPAGUT, 525.

ALPHONSE X (LE SAGE), 502.

alun, 124.

AMARI, 498.

Amasra, Amastro, 315, 320, 329, 334-5, 337.

Amazone, 475.

amazones, 147.

ambre, 94-5, 100, 409.

amèralios, amirales, **amiral**, 32.

Américaine (l'), 171.

Amérique (continent), Nouveau Monde, 206-7, 383, 401, 459, 470, 474-6, 555 ; -latine, 482 ; mer de l' -, 382 ; *AMÉRICAINS* (États-Unis), 255, 284-6, 302, 304, 330, 409, 464-5, 470-7 ; **marine - e**, 402, 491. Voir États-Unis.

Amiens (**paix d'**), 321.

AMIN (A. A.), 542.
 AMIN (A. M.), 556.
Amir al-bahr, 45.
amiral, 32, 497.
 Âmol, 353.
 AMOUR BEN ABDALLAH, 281-2.
 'AMR, 24.
 'AMR IBN KOLTHOUM, 15.
 Amsterdam, 176.
amulettes, 182, 462.
 Anapa, 321, 335, 337.
 Anarchie, 345-6.
 Anatolie, 184-6, 188, 190, 200, 209, 214, 218-20, 223, 273, 284, 287, 315, 318-21, 328-9, 331, 551 ; côtes de l' -, 27, 36, 202, 295, 300, 316.
 'ANBASA IBN ICHÂQ, 51, 57.
Ançars, 56.
ancrage, 200, 328-9, 374-5, 416, 432, 438, 441 ; **droit d'** -, 176.
ancres(s), 19-20, 79, 162, 175-6, 196, 200, 276, 342, 385, 420, 439, 441.
Andalous (Al-), *ANDALOUS*, Andalousie, 36, 40, 48, 50, 53, 62-70, 86, 88, 137, 151, 157-8, 160-1, 167, 173, 235, 430, 455, 470-1, 474, 501, 503.
 Voir Espagne.
 Andaman (îles), 22, 97, 106, 148.
 ANDAYA, 546, 549.
 Andes péruviennes, 456.
andjar, 420.
 Andrinople (**traité d'**), 321.
 ANDRONIC COMNÈNE, 504.
 ANDRONIC III PALÉOLOGUE, 521.
 Andra, Andros, 241-2, 529.

ânc(s), 19, 62, 336, 409 ; - **iers**, 277.

angâ, 103.

ANGIOLELLI, 541.

ANGLAIS, Angleterre, *BRITANNIQUES*, Grande-Bretagne, 131, 154, 163, 166, 169-70, 174-6, 230, 247, 253-6, 260, 263, 267, 269, 271-3, 275, 277, 281, 286, 289, 293, 295, 302, 304-11, 313, 321-2, 329, 356, 359-60, 363-6, 368, 370-1, 373-5, 379-82, 384-5, 390-2, 396-7, 400-1, 403, 407, 409, 412, 414, 416, 418, 420, 422, 440, 448, 451, 454, 461, 479, 489, 492, 537, 551; **langue e**, 301, 319, 422, 426.

ANGRAND, 556.

animaux (motif décoratif), 463.

Ankara, 319.

ANNA IVANOVNA, 359.

Annapourna, 364.

ANNE COMNÈNE, 521.

Antalya, 39, 52, 185, 196, 300, 319.

Antéchrist (île de l'), 93, 106-7.

ANTHOINE, 539.

ANTHONIOS, 516.

anthropophages, 106, 121-2, 143-7. Voir **cannibales**.

Antilles, 169.

antilopes, 465.

Antioche, 43 ; lac d' -, 300.

ANTONIADIS-BIBICOU, 497.

Anzali, 357, 360, 370-2, 388, 392.

'*aouar*, 33.

APA MENAS, 51.

aphrodisiaque, 441.

Aphrodite, 51.

APOLLONIUS DE RHODES, 324.

Apologus, 96.

Apulie, 52.

Aqaba, 77, 406 ; golfe d' -,13, 457.

aquaculture, 485.

ARABES, Monde Arabe, 10, 13, 15, 18, 20-1, 23-4, 26, 30-3, 35, 42, 46-7, 53-4, 56, 60-1, 69, 74, 92, 108-9, 113, 115-7, 121, 125, 127, 131, 150-1, 158, 183, 200, 207, 224, 251, 256, 277, 373, 385-6, 394-5, 399, 403, 405, 407-10, 412-4, 416-9, 422-6, 430-1, 433-4, 438, 440, 443, 446, 448, 455, 463, 466, 473-4, 476, 484-5, 489 ; **géographes** -, 22, 350, 494, 506 ; **langue** -, 19-20, 22-3, 25-8, 32-3, 35, 38, 43, 72, 106, 114, 116,122, 125,151-4,156,180, 200-1, 292, 298, 301, 420, 450, 473, 494, 505, 511, 529, 548; **littérature** -, 70, 130-1, 206, 226, 332, 362, 364-6, 368 ; **science** -, 127, 129, 268.

Arabie, Arabique (péninsule), côtes arabiques, 13-19, 21-2, 42, 95, 99, 105, 117, 124-5, 224, 363, 398-9, 403-4, 407-9, 415-7, 423-4, 430, 438, 440, 444, 450, 463, 466, 483-5.

arabiques (dialectes sud-), 95.

Aragon, *ARAGONAIS*, 68.

Arakan, *-AIS*, 396-7.

Aral (mer d'), 351, 357.

araméenne (langue), 19.

ARANDA (EMMANUEL D'), 166, 518-9.

Aratus, 25.

Araxe, 357.

arbalète (instrument de navigation),163.

arc(s), archers, 26, 124, 205, 213, 336.

ARCAS CAMPOY, 502.

Arche de NOÉ,17, 47.

Archipel (égéen), 225, 247, 259, 261, 265, 295, 301, 310.

arctiques (mers), 492.

ARDACHIR I^{er}, 15.
ardimon, 80, 84.
arec (noix d'), 409.
argent, 196, 252, 416 ; **montagne d' -**, 93-4,123.
ARGHOUN, 394.
argile, 145 ; **de dégraissage**, 318.
Argo, 514.
ARGONAUTES, 324.
Arguin (banc d'), 154-5.
ARIÉ, 496, 503.
ARISTOTE, 351..
Arles, 28.
armateurs, 154, 172, 250, 273-4, 283, 414, 416.
Arménie, *ARMÉNIENS*, 39, 220, 258, 283, 328, 457.
armes, armement, 124, 176, 210, 251, 258, 344, 402, 416 ; - **à feu**, 205, 356.
ARMSTRONG (**chantiers**), 305.
ARNAOUT MAMI, 233, 244.
aromates, 101, 344 ; voir **parfums**.
AROUDJ,165.
arquebusades, arquebusiers, 163, 205, 222.
arrow-root, 376.
arsenal, -aux, 32-3, 46-7, 68, 175, 185-6, 192-3, 196, 202, 204, 209-13, 216-7, 220, 225, 228, 256, 260, 262-4, 272-3, 275, 279-81, 286, 319, 328, 464, 468, 497, 523-5.
Arta (golfe d'), 228.
ARTEMIDORE, 493.
ARTIDON, 459.
artillerie, 175, 178-9, 195-7, 259, 261, 279, 402, 419. Voir **canons**.

artimon, *artimono*, 80, 503.

artisans, artisanat, 18, 26, 49, 66, 167, 202, 230, 263, 318-9, 353, 366, 395, 408, 422, 425. Voir **charpentiers**.

Artlar, 335.

Aru, 120.

ARVIEUX (D'), 248, 529.

arzâq, 55.

Arzeu, 290, 293.

Arzila, 64.

ASAD (BEN) AL-FORÂT, 47, 63, 454, 499.

Ascalon, 21.

asclépiade (*asclepias procera (gigantea)*), 109.

ASHTOR, 494.

Asie, -centrale, 354, 371, 495 ; Haute-, 184 ; -mineure, 276, 306, 394, voir Anatolie ; - du Sud-Est, 14, 106, 125, 403, 413, 415, 430, 484, 493, voir Indochine, Indonésie, Malaisie ; mers de l'-, 438.

aşik, 227.

AŞIKPAŞAZÂDE, 190, 522.

AŞKI, 227.

aspre(s), 221. Voir *akçe*, **piastres**.

Assam, 397.

as-sanâh, 33.

Associated Press, 547.

assurances, 280, 440.

Astarâbâd, 355, 357, 371 ; mer d'-, 350.

Astolphe (fleuve), 345.

Astrakhan, 316, 354-61, 370-1.

astres, navigation astrale, 16, 117-22, 126, 137, 139, 448.

astrolabe, 121.

astrologue, 389.
ATATURK, 200.
ATEŞ, 513.
ATHANASE, 355.
Athènes, 36, 188, 210.
Atil, 353.
Atjeh, 395, 428.
Atlantique (Océan), côtes de l'-, 34, 62, 64-5, 169, 207, 255, 288-9, 294, 311, 382-5, 470-6, 479, 485, 492, 501, 517, 554.
atlas, 208, 215.
Atlas marocain (Haut), 156.
AUBIN (JEAN), 128-9, 505, 510-2, 542, 546.
AUCHER-ELOY, 542-3.
augures, 182.
aumône(s), -légale, 134, 469.
AURANGZEB, 397, 544, 547.
AURIANT, 549.
AURIGEMMA, 518.
Australe (Terre), 114.
Australie, mer de l'-, *AUSTRALIENS*, **aborigènes** -, 97, 104, 152, 431, 438, 456.
auto da fe, 282.
Autriche, *AUTRICHIENS*, *AUSTRO-HONGROIS*, 261, 266, 272, 306, 311, 320-2, 333, 360, 368, 381, 383-4, 537.
AVARES, 24.
avarie, 33, 497.
AVEZAC, 525-6.
avirons, voir **rames**.
avis, 280, 294.

avoine, 318.

Axoum, royaume -ite, 14, 18, 21.

'AYÂD, 107.

AYALON, 496, 498-9, 501.

Ayasoluq, 187.

Aydhâb, 73-7.

Aydin, 186.

Aynali Kavak (**convention d'**), 321.

Aynam, 119.

azab, 192, 200, 216-8, 527.

Azac, Azak, 319, 335, 341. Voir Azov.

AZAFIDES, 68.

Azania, 23.

AZDITES, 15, 455.

Azerbaïdjan, -AIS, *AZÉRIS*, 356, 361, 373, 387.

Azov, 316-7, 320, 334-5, 337, 341 ; mer d' -, 344. Voir Azac.

AZUNI, 519.

Baalbeck, 31.

BÂB (LE), **Bâbisme**, 385-7, 543-4, 550.

Bâb, mer de -, Bâb al-Abouâb, 350, 353. Voir Darband.

Bâb-el-Mandeb (détroit de), 394, 437.

BABINGER, 521-2, 525, 528.

Bâbol, 357, 360.

Babylone, 17.

BAC, 544.

BACCAR-BOURNAZ, 497, 510.

Bachir (marocain), 280 ; - (tunisien), 280-1.

BACHROUCH, 518-9.

BACQUÉ-GRAMMONT, 525-6, 528.

badan, 420-1.

Badîs, 53, 233.

BAFOUR, 154.

Bafra, 334-5.

Bagdad, 43, 73, 77, 79, 93, 96, 128-32, 135, 148, 224, 369, 373, 495.

Baghbour, *Baghpour*, 22.

baggala(s), *baghla*, 419-22, 437, 444, 551.

bagne, 173, 182, 259.

BAHAOULLÂH, **Bahaisme**, 386.

Bahâriye, 227.

Bahçe (Saray), 335, 337.

bahr, 15, 17, 19 ; -*ach-Châm*, 69 ; - *al-akhdar*, 471; -*al-'azam*, 472; -*al-Fâris*, 91 ; -*al-Irak*, 91 ; -*al-Khazar*, 350 ; -*al-Moghrib*, 69 ; - *al-mohîth*, 147, 471 ; -*al-mozlîm*, 471 ; -*al-Qolzom*, 91, 351 ; -*ar-Rom*, 69 ; -*al-zolomât*, 471 ; -*e Ghouz*, 351.

Bahraïn, 14-5, 22, 93, 124, 131, 364-5, 394, 405, 416, 442, 445, 449, 551.

BAHRÎ, 268.

bahriye, *Kitâb-i -*, 117, 206, 510.

Bahriye Kânunnâmesi, 213, 269.

BAINBRIDGE (WILLIAM), 464.

Bajjâna, 64.

BAKER, 532.

BAKSH KHÂN AS-SINDI, 495.

BAKOUÛÎ, 110, 508.

Bakou, 353, 357-61, 370-1 ; mer de -, 371.

BAKRÎ (BEKRI), 36, 497, 502, 517.

BALA, 540.

BALÂDHORÎ, 493-5.

Balaklava, voir Bahklava.

balancelles, 289.

balanciers, 425-7.

BALANDIER, 553, 556.

Baléares, 40, 65, 71, 73, 180, 292, 456.

baleines, baleinoptères, 93, 102.

Bali, 415, 463.

Balıklava, 335, 337.

balima, balimâ, 420.

Balisira, 337.

Balkhân (baie de), 371.

BALLAND (DANIEL), 11, 511.

balles, 174, 251.

Bâlous, 106.

Baloutchistan, *BALOUTCHES*, 127, 405-6, 448, 546.

Balkans, 220 ; péninsule -ique, 306.

BALTA OGLU SÜLEYMAN BEY, 204.

Baltes (pays), 276.

Baltimore, 170.

Baltique, 163, 259.

BALYUZI, 543.

bambous, 14.

Banagh, 119.

bananes, bananier, 141, 143-5.

bancaires (structures), 127.

bandar, banâdir, 20.

Bandar Abbâs, 364, 368, 487-8, 542. Voir Gombroun.

Bandar Châh, 357, 372.

Bandar Rig, 367.

banian, 137.

bannissement, 203.

BANOUMAIMOUN, 65.

Bantam, 395.

bantou (langue), 106, 506.

Banya, 121.

baouara, 420.

Bapaume, 294.

baraka, 156.

BARBARESQUES, Barbarie, 51, 69, 149-50, 157-83, 208, 222, 225, 230, 247-56, 258, 275, 277, 281-3, 288, 298, 302, 454, 465, 516.

Barbarie (langue de), 486.

BARBARIGO (ANTONIO), 211, 525.

BARBARIGO (JOSAFA), 541.

BARBARO (MARC-ANTONIO), 195, 212, 222, 524.

BARBEROUSSE, 165, 193, 211, 225-6, 228, 230. Voir HAYRETTİN.

BARBIER DE MEYNARD, 505, 508.

BARBOUR, 492, 499.

Barcelone, 54 ; côte de -, parages de -, 88, 255.

BARDOUX, 520, 530.

Bârforouch, 360.

Barhala, 120.

Bari, 28, 38.

barid, 84.

barils, 176.

BARKER-WEBB, 515.

BARNABITE(S), 163.

BARNBY, 519.

baromètre, 376, 382.

Baros, 106, 120.

BAROZZI, 523.

Barqa (**Société des éponges de**), 487.

barque(s), 153, 201, 253, 316-7, 323, 327, 334, 340, 345-7, 371-2, 428, 436, 459, 463 ; **vocabulaire de la -**, 151, 296, 300.

barre, 126, 166, 420, 457.

barriques, 337.

Bartin, 334.

BARTOLD, 493-4.

BARTZ, 546, 548, 556.

barzakh, 17.

Barthâyil, 106.

BASCH, 36, 497.

BASOUTOS, 456.

Basra, 22, 92, 96, 117, 143, 146-7, 198, 216, 319, 365, 394, 408, 416, 439-40, 442, 450.

bastardes, 212.

Bastia, 213.

Bastion de France, 288.

Batak (pays), *BATAK(S)*, 106, 121, 511.

Batavia, 395, 397, 411, 413-5.

bateliers, 50, 67, 220, 268, 283, 324, 334.

bathyscaphe, 428.

Bâtina, 399.

bâton (coups de), **bastonnade**, 146, 252, 269, 304, 434, 549. Voir *nabout*.

Batoum, 271.

BATTENBERG (LOUIS DE), 307.

Batticaloa, 405.

BATTISTINI, 507.
BAUDELAIRE, 554.
BAUER (H.), 493-4.
BAUER (I.), 517, 519-20.
BAUGEAN (JEAN-JÉRÔME), 180.
Bayadère (La), 266.
Bayân, 386. Voir *Beyân*.
BAYBARS I^{er}, 49, 59, 53.
BAYER, 388.
BAYEZID II, 192, 212, 523.
BAYSUN, 539.
BAZIN (L.), 521.
BAZIN (PÈRE LOUIS), 542.
BAZIN (MARCEL), 542-3.
BAZMEE ANSARI, 495.
BEAUFORT (DUC DE), 164.
BEAULIEU-PERSAC (PRÉVOST DE), 518, 530.
beaupré, 342, 425-6, 439 ; **voile de -**, 327.
BEAZLEY, 493.
bedel, 221.
beden, 420-1.
Bedja, 76.
BÉDOUINS, 406, 416, 432-3, 441, 443, 449. Voir **nomades**.
Beherah, 276.
Behring (détroit de), 492.
BEJAOUI, 535.
BEKTACHIS, 339.
Belgique, 390.
Belgrade (**traité de**), 320.

BELL, 499-500.

BELLABARBA, 494, 498, 512.

BENETTO (MICHELE), 202, 212, 526.

Bénévent, 28.

BEN FARROUKH, 473, 554-5.

Bengal Merchant, 364.

Bengale, 396-7, 406 ; golfe du -, mer du -, 95, 97-8, 125-6, 423 ;
BENGALI(E)S, 126, 366.

Beni Saf, 292-3.

Beni Soliman, 433.

BENJELLOUN, 535.

benjoin, 120.

BENNASSAR, 517.

BENNIGSEN, 541.

BENNIS, 534-5.

benteak, 126.

BÉRARD, 532, 535-6.

Berbera, 440, 442, 450.

BERBÈRES, 53, 89, 150-7, 161, 168, 184, 200, 252, 256, 294, 298, 457,
556 ; **langue** -, 151-3, 156.

berceau, 276.

BERCHET, 523.

Berbérie, 49. Voir Afrique du Nord, Maghreb.

BERINDEI, 541.

BERNARDO (LORENZO), 211, 527.

BERNOTTI, 537.

BERRIANE, 552.

BERTHELOT, 515, 555.

Bessarabie, 320.

BESSON, 276.

beurre, 139, 145, 336 ; - **clarifié**, 441, 444 ; - **fondue**, 318.

Bey(s), - de Constantine, 249 ; - d'Oran, 251, 255 ; - de Tunis, 165, 279-80, 288.

Beyân arabe, 544.

beylerbeyi, 255, 249.

Beylik, - à Alger, 172, 174, 250-1 ; - d'Anatolie, 186.

Beyrouth, 46, 53, 60, 255, 373.

BIANCHI, 524.

Bibans (lagune des), 298.

Bible, 458.

BIENAIMÉ, 537.

bijoux, 175, 240.

BILÂL AGHA, 304.

Birecik, 319.

birèmes, 191.

BIRKEN, 534.

Birmanie, *BIRMAN(S)*, eaux -anes, 125, 135, 399, 438.

BIROUNÎ, 96, 105, 109, 112, 114, 508.

Biscaye (baie de), 382, 385.

biscuit(s), 84, 178-9, 344.

BITTNER, 510-1.

Bizerte, 54, 169, 225, 237, 243, 294, 298, 307-8, 534.

BJÖRKMANN, 553.

BLACHÈRE (RÉGIS), 493-4, 503, 513.

Blanc (cap), 153.

Blanche (mer), 324, 351.

BLANCKLEY (MISS), 255.

BLAU, 542.

blé, 124, 281, 285, 318, 339, 409, 444. Voir **froment**.

bocassins, 319.

Bodrum, 263, 295.

BOELY, 556.

bœuf(s), 390, 465, 543.

boğaz, boğaziçi, 200.

Bohaïra (al-), 350.

bois, 18, 39-40, 66, 77, 94, 113, 124, 126, 155, 174-5, 209-11, 257, 263, 276, 300, 313, 318, 320, 322, 327-8, 333-4, 342, 344, 366, 372, 377, 408, 410, 428, 448 ; - **précieux**, 94.

BOISSONNADE, 502.

Bokhara, 356.

Bolu, 334.

bölük başı, 203.

Bombay, 364, 366, 369, 396, 398-400, 408, 410, 422, 424, 492, 554 ; - *Government Consultations*, 542.

bombes, 175, 177.

Bon (cap), 235, 288.

Bône, 158, 235, 237, 243, 290, 293, 307, 309.

BONIFACE, 265.

BONIFACE IX, 355.

Bonne Espérance (cap de), 116, 126, 402, 492. Voir Cap (le).

BONNET, 555.

BONNIARD, 535.

BONO, 517-20, 525, 529-30.

Bordeaux, 555.

bordées, voir **virement de bord**.

bordigue, 297.

Borhan Qâthî', 111.

Bornéo, 415.
 Bosphore, 200, 209, 268, 283, 286, 312, 316-7, 321, 324, 343, 347, 552.
 BOSR IBN ABÎ ARTA'A, 26.
 BOSTAN, 210, 319, 521, 523-8, 538-40.
bottes, 344.
 Bou Haroun, 290, 293.
 Bou Regreg, 66, 167.
 Bou Zadjar, 292-3.
 Bouchir, 366-9, 386, 407.
 BOUCHON, 505, 546-7.
boucliers, 107,336.
Bouddhisme, 96, 403, 405.
BOUDJAT, 76.
 Bougie, 79, 86, 158-60, 234, 237, 243, 292-3, 504.
BOUGIS, 125, 407, 411-2, 414, 425-6, 429-30, 549.
 Boulaq, 275.
boulets, 174-7, 179,259,359,402.
bouline, 422.
boum, 420-2, 424.
boussole, 126, 162, 229, 324, 328, 342, 426, 436. Voir **compas**.
boutre(s), 393, 403, 407, 410, 416, 419, 425, 437, 439, 441, 447-8, 462, 464-6, 550-1.
 BOUYAT, 515.
BOUYIDE (dynastie), 96.
 BOWEN (H.), 521.
 BOWEN (R. L. B.), 36, 410, 497, 512, 545-6, 548, 550, 552-4.
bower anchor, 420.
 BOXER, 545.
 BOYER, 517-9, 529-30.

boza, 220.

Bozduk, 336.

BOZORG B. CHAHRIYÂR, 101.

BRADAI, 535.

BRAHIMI, 534.

Brahmapoutre, 396.

BRAITHWAITE, 530.

brandal, 420.

Brathâyil, 106.

BRATIANU, 538.

BRAUDEL, 517-9, 523-4, 533, 539-40, 555.

brebis, 139, 143-4. Voir **moutons**.

BRÉGEON, 532.

Bremerhaven, 368.

brésil (bois de), 101.

Breslau, 305-12, 537.

Bretagne, 290 ; *BRETONS*, 519.

BRÈVES (SAVARY DE), 198, 209, 222-3, 524, 526, 528, 555.

BRICE, 526.

brick(s), 171, 254, 265, 275-6, 279, 300, 302-4.

brigantines, 167, 169, 177, 330, 365 ; **brigantins**, 187, 302.

brinda, 420.

Brindisi, 307, 392.

BRINDLEY, 36, 497.

BRIOT, 528-9, 553.

Bristol (canal de), 170.

BRITANNIQUES, voir *ANGLAIS*.

BRITTLEBANK, 543.

BROADHURST. 503-4.

BROEZE, 547.
 BROMBERGER, 542-3.
bronze, 174-6, 196; **âge du B -** ; 422.
 BROOKS, 502.
 BROUGHTON (MRS), 255, 530.
 BROWNE, 541.
 BRUGSCH (HEINRICH), 368, 542.
brûlots, 266, 275-6.
 BRUNOT, 492, 515, 533.
 BRUNSCHVIG. 496, 500, 555.
 BRYER, 324, 538-9.
 BUCHON, 501.
 Budapest, 332.
buffle(sse), 103.
BULGARES, Bulgarie, 204, 209, 353.
 BÜLOW, 272.
 Bulu, 485.
 Bund-i-Kir, 370.
 BURAK REIS, 192.
 Burgaz, 209.
 BURLET, 36.
 BURLEY, 497.
 BURSKI, 522.
burun, 200.
BUSHMEN, 114-5.
 BÜYÜKTUĞRUL, 555.
 BYRNE, 496.
 Byzance, 23, 26-8, 36, 43. Voir Constantinople, Istanbul. *BYZANTIN(S)*,
Empire -, **époque -e**, 21, 24, 26-8, 30-4, 38-9, 42, 46, 49, 51-3, 55-7, 62,

64,184-5, 190, 495.

CABANTOUS, 491, 552.

cabestan, 439.

cabillots, 436.

ÇÂBIR, 52.

cables, 174-6, 196, 329, 342, 441 Voir **cordages**.

CABRAL, 394.

ÇABUK, 525.

cadavre, 466.

cadi(s), **juge**, 47, 56, 65, 105, 107, 227, 338, 368, 470.

Cadix, 136-7, 147.

CAETANI, 493.

café, 258, 326, 408-9, 443 ; - (**lieu**), 323.

CAFER AGA, 214.

CAFER PACHA, 165.

Caffa, 191, 314-6, 320, 324, 335-6, 341, 343-4, 355-6.

Çafoura, 59.

CAHEN, 498, 500, 521.

CAILLÉ, 500.

caïque, 326. Voir *qayik*.

caisses, 433, 439-40, 444, 448 ; **grosses -**, 193.

ÇAKA, 184.

Calabre, 28, 40, 47, 52, 84,161.

Calcutta, 431.

Caledonia, 270, 381.

calendrier, 424.

calfat(s), **-age**, 20, 32, 67, 77, 145, 167, 172, 261, 263, 423.

Calicut, 116, 125, 363, 393-4, 417, 424.

calligraphie, 462.

CALLINIQUE, 31.
CAMARÉTINS, 289.
Camargue, 28.
CAMBYSE, 362.
CAMÉNIATE, 500.
CAMPANELLA (THOMAS), 478.
Campanie, 53.
camphre, 14, 94, 98, 101, 120.
CAMPS, 551.
cana, canaqua, 116.
Canada, 276.
CANARD, 495-6, 498, 501.
Canaries (îles), *CANARIENS*, 151-3, 155-7, 472-4 ; Grande -, 153, 473.
ÇANDAR OGULLARI, 186.
Candie, *CANDIOTES*, 198, 202, 204, 214, 340, 525.
Çanf, 97.
canges, 436.
cangiar, 257.
Çanhadja, 154.
canne à sucre, 141, 444.
cannes, 14.
cannibales, 97, 373, 383-4. Voir **anthropophages**.
canon(s), 164, 174-80, 182, 195, 228, 251, 253-5, 258-9, 263, 265, 267, 275-6, 279, 285, 306, 316, 366, 368-70, 379, 382, 391, 394, 396-7, 399-402, 520.
canonnier(s), 259, 402 ; **maître -**, 172.
canonnières, 279, 312, 492.
Canope, 102, 121, 136-8, 147.
canot(s), 32, 84, 138, 338-9, 422, 439, 441, 445-8, 450 ; **courses de -**,

450.

Cantin (cap), 151, 156.

Canton, 92-3, 98, 101, 108.

Cap (route du), 394, 544. Voir Bonne Espérance.

Capitan Pacha, voir *kapoudan*.

capitano, 149, 202.

capitana, 202 ; - *galea*, 536.

Capitulations, 288, 314.

Caraïbes, 182. Voir Antilles.

caravane(s), - **maritime**, 281-6, 477, 534 ; - **terrestre(s)**, 15, 17-8, 134, 238.

caravelles, 259, 261, 395, 419, 550.

CARIENS, 362.

Carlowitz (**traité de**), 213.

CARME(S), 282.

CARONNI, 518.

caroubes, 300.

Carpathos, 275.

CARRA DE VAUX, 504, 506, 508-9.

CARRÉ (FRANÇOIS), 11, 484.

càrta, 201.

Carta Catalana, 354.

cartes, **cartographie**, 121, 126, 201, 206-8, 215, 324, 328, 342, 354, 359, 373, 402, 424, 426, 432, 436, 441.

cartes (à jouer), 436.

Carthage, 32, 150.

Carthagène, 71, 73, 88.

Casablanca, 485, 535.

CASANOVA, 513.

casernes, 261, 270, 280.

CASEY-VINE, 492, 545.

Caspienne, 184, 315, 349-61, 364, 366-7, 370-2, 387-93, 455, 487-8, 490, 503 ; côtes de la -, 552.

CASSON, 36, 497.

Castellorizo, 295.

castes, 405-6, 410, 417, 455, 457, 514.

CASTIGLIONI, 546.

CASTILLANS, 289. Voir *ESPAGNOLS*.

CASTOR et POLLUX, 324.

Castors (mer des), 351 ; **peaux de -**, 353.

CASTRIES (HENRY DE), 529.

CATALANS, 28, 53-4, 68, 214.

CATHOLIQUES, 198, 355. Voir *CHRÉTIENS*.

çatlak, 200.

Caucase, *CAUCASIENS*, 214, 271-2, 305, 315-6, 318, 320-1, 323, 332, 334-5, 340, 347, 353, 357, 371. Voir *LAZES*.

cauris, 97.

CAVALLI (MARIANO), 525-8.

caviar, 318, 344, 488.

çayka, 316.

CAYLUS, 522.

cebelü, 219.

CEDRENUS (GEORGE), 502.

Cefalu, 86, 290.

Célèbes, 123, 395, 407, 411-2, 426.

CELTES, 457.

CENIVAL, 534.

Céphalonie, 308.

céramique, 105.
CERBELLA, 519.
cercueil(s), 336, 466.
céréales, 281, 318.
CERISY (LEFÉBURE DE), 268, 276.
CERULLI, 506.
CERVANTES, 179, 195.
CÉSAR, 552.
Çeşme (Tchechme), 247, 259, 261, 264, 295.
Cetatea Albă, 315.
Ceuta, 47, 54, 56-7, 65-8, 71, 73-4, 77, 86, 233-4, 249, 471.
Ceylan, mer de -, 22, 92, 97, 102, 104, 124-5, 133, 395, 405, 422-4, 428, 493, 510, 546.
CEZAR, 524-5, 527.
CHAARA, 535.
CHABAN, 249.
chabbâk, chabâak, chabaka, 180.
CHACK, 523.
CHAFÉITE (rite), 97.
châhbandar, 20.
Chahbar, 369.
CHAHBAR, 554.
Châh in Châh Nâsreddin, 370, 389, 392.
Chahr-i-nao, 119.
CHÂHROKH, 363.
chaînes, 26, 109, 176, 276, 316-7, 402.
CHAISTÂ KHÂN, 397.
chalandi, 32.
CHALMETA, 502.

chaloupe(s), 254, 274, 346, 510.
chalut, -iers, 295, 484-6.
Châm (mer du), 91.
Chambâ, 119.
chameau(x), 15, 17, 74, 76, 84, 238, 274, 355, 424. Voir dromadaires.
Chanson de Roland, 66.
chant(s), 466 ; **chanteurs**, 227, 447.
chantiers navals, 176, 261, 263, 267, 280, 296, 318-9, 322, 358-9, 366, 368, 397, 399. Voir **constructions -es**.
Chantmariyya al-Gharb, 67.
CHAO JU-KUA, 474.
chanvre, 313, 318, 372.
chaouâr, 119.
chapeaux, 281.
charbon, houille, bassin -r, 258, 272, 287, 307, 309-10, 327, 374-5, 377-80 ; **-nage (en mer)**, 372.
CHARDIN, 313, 335, 340-7, 538, 540, 550.
charia, 220.
CHARLES, 536.
CHARLES I^{er} (D'ANGLETERRE), 175.
CHARLES IX (DE FRANCE), 196.
CHARLES-DOMINIQUE, 503.
CHARLES-QUINT, 182.
CHARLES-ROUX, 534.
charpente, 174, 334, 338, 343, 426-7 ; **-iers**, 26, 32, 66, 176, 209, 250, 261, 263, 439, 446 ; **maître -**, 172.
CHARRIÈRE, 524-5, 527.
chasse (en groupe), 172.
CHASTELET DES BOYS (DU), 248.

Chat et le Rat (Le), 132.
châtaignes, 80.
Chatt el-Arab, 17.
chaudronnier, 203.
chauffeurs (de paquebots), 454.
chaussures, 113, 336.
Châh (d'Iran), 340.
chébec, 171, 180-1, 254, 274, 520.
Cheikisme, 386.
Cheikh Mançour, 438.
chélandion, 32.
Chemakha, 356.
CHENAGLA, 153.
CHÉNIER, 530.
Cherchell, 169, 234, 237, 255, 293.
Chergui, 299.
chérif(s), 231, 289.
CHERIF (A.), 535.
CHERIF (M.), 497, 500, 503.
CHESNEAU, 525-6.
cheval, -ux, transport de -, 31-2, 63, 124, 235, 245, 409, 465, 468 ; **- de mer**, 395.
chevreuils, 335.
chiens, 104, 108-9, 114.
Chiffalo, 290, 293.
Chihr, 441-4, 447, 450.
Chiisme, -TES, 92, 99, 365-6, 386, 417, 543.
chimiques (produits), 210.
Chine, *CHINOIS*, 22-3, 92-5, 97-8, 101, 103-6, 108, 110, 114, 119, 121-

3, 125-6, 128-9, 135-6, 146-7, 206, 353, 358, 406, 415, 423, 425, 460, 463, 474, 478 ; mer de -, 117 ; **langue -oise**, 108, 184, 510.

Chio, 165, 187, 199, 202-3, 240-1.

chiourme, 57, 163, 165-6, 168, 172, 177-9, 194-5, 218-21, 317. Voir **rameurs**.

chirâ', 19.

Chirâz, 96, 362, 373, 386.

chirurgien, 172, 250.

Chirvân, 355-6 ; mer de -, 350.

chitiya, 180.

CHITTICK, 506-7, 548.

CHLEUHS, 156-7.

Cho'aïba, 17-8.

CHODJA, 396.

CHODZKO, 542.

choléra, 435, 437.

Chouchtar, 369-70.

CHOU CH'Ü-FEI, 474.

CHOUMOVSKII, 492-3, 509-10, 512.

CHRÉTIENS, **Chrétienté**, **Christianisme**, 10, 14, 18, 21, 25-6, 29, 32, 38-43, 47, 49-51, 53-4, 56-8, 60-4, 67-8, 70-1, 74, 77, 79-80, 84, 88-9, 99, 157, 161, 165-8, 171-2, 174, 176-9, 182-3, 185, 190-2, 194-5, 197, 202-7, 211, 216-7, 220-1, 223, 229-30, 233-6, 240, 242-4, 247-8, 250, 252-4, 257, 259, 267-8, 281-6, 288, 295, 301, 305, 314-5, 345, 352, 355, 373, 384, 393-4, 405-6, 418, 453-4, 457-9, 462-3, 469-70, 472-4, 476-8, 486, 499, 501, 504, 506, 521.

CHRISTIDÈS, 495-6, 498, 500, 502.

Chu-fan-chih, 474.

CHUNG, 505-7.

CHURCHILL (WINSTON), 305-7, 310-1, 532, 537.

Chypre, 23, 25-8, 39-40, 42, 46, 51-2, 63, 130, 185, 193, 196, 300 ;
dames de -, 26, 454 ; **eaux de -**, 48-9.

CIFOLETTI, 546, 548.

cigarettes, 446.

Cilicie, 276.

cimetière(s), 283.

CINGHALAIS, 405.

cinnamome, 23, 109.

Cipango, 108.

Circassie, -NS, 318, 323-4, 330-1, 335-6, 339, 344, 346. Voir
TCHERKESSES.

cire, 334-6, 353, 409.

CIRPAN B. FRANÇOIS, 203.

citron(s), 386 ; **jus de -**, 319, 448.

clarinette, 521.

CLAVIJO, 190, 541.

CLEMESHA, 493.

cloche, 424, 441.

CLOUET, 546-8.

clous, navires cloués, 41, 74, 77-8, 126, 130, 176, 209, 423, 425, 438 ;
cloutiers, 263.

Cnodos (cap), 344.

Cochin, 400.

Cochinchine, 515.

cochons, voir **porcs**.

coco, fibres de -, 96-7, 145 ; **huile de -**, 409, 448. Voir **noix de -**;
cocotiers, 95.

CODINE, 508.

Coelina..., 513.

coffres, 337.

COINDREAU, 517-20, 530.

coings, 80.

COLBERT, 221.

Colchide, 324, 341.

COLIN, 499, 515.

COLLAS, 534.

COLLINS, 549.

Collo, 235, 237, 290, 292-4.

COLOMB (CHRISTOPHE), 206-7, 470.

colombien (gouvernement), 281.

colombienne (époque pré-, relations -s), 476, 555.

Colombo, 395.

ÇOLOUK, 52.

colportage, 407, 410, 448.

COMANS, 353.

commodités, voir aisances (lieux d').

communiste (régime), 305.

Comores, 106, 113, 123.

compas, 126, 166, 337, 342, 424, 436, 438-9, 444, 465.

comput, 20. Voir **calendrier**.

Çondor Foulat, 22.

Configuration de la terre, 554.

confitures, 124.

confréries, 467.

CONKER, 534.

conserves (de poissons, de viande), conserveries, 381-2, 486-8.

Constantine (Bey de), 249.

Constantinople, 26-7, 31, 61, 81, 87, 176, 185, 187, 191-2, 198, 203-4,

212, 223, 240, 244, 258-9, 267, 314-5, 327, 329, 341, 354, 381, 432, 453, 477, 537-8. Voir Byzance, İstanbul.

CONSTANTIN PORPHYROGÉNÈTE, 498.

construction (de navires), techniques de -, financement de la -, constructeurs, 15, 27, 32, 46-7, 53, 57, 100, 124, 167, 177, 211-2, 257, 263, 265, 276, 321, 334, 422-3, 425-6, 440, 453-4, 468. Voir **chantiers navals**.

CONTARINI, 541.

conteur, 338.

Contra Apion, 552.

contrebande, -ier, 176, 280, 291, 410, 438, 444-6, 451.

Contrexéville, 370.

coopératives, 294.

Copenhague, 175.

COPTES, 23, 25-6, 32, 41-2, 51, 453.

coques (type de navires), 187-8, 190, 202.

coquilles, coquillages, 95, 113, 156, 369, 436.

cor, 187-8.

corail, récifs -Iliens, roches de -, 54, 288, 291, 407, 423, 450; **corailleurs**, 290.

Coran, 16-9, 47-8, 59, 76, 80, 85, 255, 332, 338, 441, 493-4, 504, 528-9; **ecole -ique**, 332.

Corbeaux (mer des), 351.

CORBETT, 537.

CORBIN, 491, 552.

corçan, 234.

cordages, cordes, cordelettes, 20, 26, 77, 126, 142, 174, 176, 318, 327, 408, 436, 439. Voir **agrès**.

CORDIER, 541, 552.

Cordoue (émirat de, califat de), 27, 29, 43, 45, 64-5. Voir

OMAYYADES.

Corée, -NS, 98, 104, 123, 484.

Corfou, 228, 308, 379.

Cormorans (mer des), 351.

Corne d'Or, 191, 272.

Cornouailles, 170.

Coromandel, 433.

Coron, 237, 239, 242.

CORREA, 512.

corsaires, 180, 187, 194, 197, 202, 204-6, 212, 214, 225, 227-8, 230, 234, 242, 250-5, 259, 274, 285, 300, 346, 400, 454-5, 465. Voir **pirates**.

Corse, 36, 456 ; CORSES, 165, 290.

CORTELAZZO, 497.

Çoruh, 334-5.

corvettes, 254, 263, 265-7, 269, 274, 276, 278-81, 302-3, 401, 489.

Cos, 25.

COSAQUES, 269, 316-7, 320, 334, 337, 339, 341, 358-9, 538.

Cosenza, 28.

COSMAS INDICOPLEUSTES, 14.

coton, -nades, 98, 125, 274, 328, 360, 372, 409, 438, 440, 444.

coubar, 32.

coucou, 114.

COULET DU GARD, 516.

COUPLAND, 506, 554.

courbine, 155.

courge, 23, 109.

course, 283, 516-7, voir **piraterie**, *BARBARESQUES*.

COURTOIS, 498, 500.

cousus (navires), coutures, 77-8, 126, 130, 423, 425, 445.

couteaux, coutelas, coutelier, 257, 318, 338, 369.

couvertures, 344.

crabe, 95, 102, 146-7 ; - **des cocotiers**, 95.

Cranidi, 296.

Crète, *CRÉTOIS*, 25, 27-8, 31, 33, 39-40, 48, 52, 64, 73-4, 81-2, 99, 185, 198, 202, 213, 220-1, 223, 230, 272, 284, 287, 290, 295, 301, 303, 310, 332, 532-3.

crevettes, 485, 488.

Crimée, 185, 188, 315-6, 318, 320-1, 327, 329, 336-7, 341, 343, 347, 356.

cristal, 146.

crochets, 20, 26.

Croisades, époque des -, CROISÉS, 28, 45-7, 51, 54, 57, 60-3, 70, 74, 188, 354-5, 393.

croiseur (s), 272 ; - **cuirassés**, 306, 308, 310 ; - **de bataille**, 306-7, 310 ; - **léger**, 305-8.

croisières (touristiques), 460.

croissant, 463.

Croix du Sud, 393, 511.

CRONE, 493.

crustacés, 294. Voir **langoustes**.

CRUTTWELL, 537.

Cuba, 207.

cuir, 13, 318, 344, 358.

cuirassés, 271-2, 306-7, 391.

cuisine (s), -iers, 258, 262, 330, 342, 439, 464.

cuivre, 139, 318, 344, 369, 437.

CURZON (GEORGE), 368-70, 542-3.

CÛYI, 229.

cymbales, 113.

Cyrène, Cyrénaïque, côtes de -, 150, 290-1, 300, 457, 487.

Dacca, 396-7.

DACHRAOUI, 498, 500.

Dachti, 407.

Daghestan, 255, 357, 366, 371.

dague, 440.

DAHAK, 556.

Dahomey, 456.

Daïlam, 353, 357 ; mer du -, 350.

Daily News, 271, 532.

DAIN, 496-7.

Dakhla Saharaouia, 289.

dalga, 200.

dalloun, 82.

Dalmatie, 200, 266.

Damas, 17, 43, 73, 79, 91 ; mer de -, 115, 130, 373.

DAMIÃO DE GOES, 510. Voir GÔIS.

DAMIEN DE TARSE, 52.

Damiette, 48-9, 51, 55, 57, 81.

DAN (PÈRE), 161, 164, 169-70, 248, 517-20.

Danemark, *DANOIS*, 164, 174-5, 248, 253, 280, 358.

DANIŞMAN, 539, 541.

DANSER (SIMON), 163-4, 518.

DANTE, 279, 393.

Dante, 444. Voir Haifoun.

Danube, **flottille du-**, 263, 271, 316, 319-20, 327.

dâr, 23.

DARAGON, 543.

Darband, 350, 353, 355-9, 366, 503.

dar cînî, 23.

dar ol-Islâm, 46, 51, 60, 147.

Dardanelles, région des -, 188, 190, 211, 221, 240, 263-4, 266, 272, 305, 309-10, 312, 321, 544. Voir Gallipoli.

dards, 152.

Dârîn, 14.

DARIUS, 362.

DARKOT, 554.

DARMOUL, 498.

DARS, 512.

dattes, **dattier**, 77, 124, 245, 368, 408-10, 416, 424, 439-40, 444-5, 447-8.

dauphins, 153, 516.

DA VALLE (GIOVANNI), 355.

DAVISON, 532.

DEARDEN, 517.

DECATUR, 255.

Deccan, 362.

DECEI, 538.

décoration (des navires), 182, 463, 468. Voir *oculus*, **poupe**.

DEFREMERY, 538.

defterdar, 314.

DE GOEJE (M. J.), 108, 503, 505-6, 508-9, 513.

DE GROOT, 517, 519.

DE JOSSELIN DE JONG, 549.

Dehestân, 353.

Delgado (cap), 99.

Dehli (sultan de), 125.

DELI HÜSEYİN PACHA, 337.
Dellys, 234, 237, 290, 293.
DELUMEAU, 491.
DELUZ, 491.
Dembe, 336.
demir, 200.
Denia, 65, 68, 73, 88.
deniz, 184, 200, 351.
DENNIS, 520.
Denusa, 310.
DENY, 523, 528, 536.
Der vâsf-i deryâ ve keşti, 229.
Dergân (île), 371.
DERÛNÎ, 227.
derviche(s), 228, 339.
DESANGES (JEHAN), 11, 493, 515.
DESCHAMPS, 518-9.
déserteurs, 248, 366.
DESFEUILLES, 519.
DESFONTAINES, 534.
DESHAYES, 203-4, 209, 223, 524-6, 528.
DESPOIS, 299, 535-6.
DESPRÉAUX, 326.
destroyers, contre-torpilleurs, 306-8, 490.
Deux Mers, 17, 91, 493.
DEVEDJIAN, 535.
DEVIC, 505-9, 514-5, 554.
DEVOULX, 517-20, 530.
devşirme, 161.

Dey(s), d'Alger, 162, 172, 175, 182-3, 249-50, 255, 285, 465 ; - de Tripoli, 165 ; - de Tunis, 165.

Dhât al Çaouari, 26.

Dhofar, 423.

dhow(s), 403, 441, 545.

diabes, 472. Voir SATAN.

diamants, 133.

dîba, Dibadjat, 22.

Dictionnaire des Pays, 104.

DIEUZEIDE, 535.

Dila, 168.

DIMACHQÎ, 102-4, 106-7, 109-10.

DIMITRE (SAINT), 343.

DIMMOCK, 497, 511.

DINET, 503.

Dingding, 118.

DIODORE DE SICILE, 493.

DION, 500.

diouân al-osthoul. 45.

Diu, 118, 394-5, 399.

divan, 225.

Djabal (mer du), 350.

DJA'FAR BEN 'OBAID, 52.

DJAFAR PACHA, 165.

DJAHÂN (CHÂH), 396.

DJAHÂNGIR, 396.

djahazi, 420, 422.

djâhiliya, 13.

DJÂHIZ, 92, 97, 104, 130, 513.

Djakarta, 485.

djalbotî ; djalbout, 422, 445, 548.

DJAMAL AL-DÎN IBRÂHÎM B. MOHAMMAD AL-TÎBÎ, 129.

Djâoua, 104 ; Djâouaga, 106-7 ; voir Djâwa.

DJAOUDHAR, 50.

Djaroun, 96, 124. Voir Ormuz.

DJAVID, 310.

Djâwa, Djâwaga, 515. Voir Djâoua.

Djebel Tour, 77.

Djedda, 17, 21, 73-6, 79, 130, 394, 397, 406, 435-7, 494.

DJELLOUL, 500.

Djenâh, 303.

Djerba, *-IENS*, 151, 194, 236-7, 243, 296-8, 462.

djerme, 32.

DJEZAR PACHA, 549.

Djibouti, 408.

Djidjelli, 162, 235, 292-3.

djihâd, 45, 48, 56, 130, 202, 214, 222, 417-8.

djilabah, *djilab*, 75-7.

Djilân (mer du), 350.

djinn(s), *djnoun*, 105, 156.

Djolfar, 367.

Djordjân (mer du), 350.

djoukoug, 426-7.

djouz, 23 ; - *al-Hind*, 23 ; - *boouâ*, 23.

Djumur, 118, 120;

Dniepr, 316, 321.

Dobayy, 416.

Dodécanèse, 290.
dollar(s), 446, 448, 550.
DOLLEY, 496-7.
doloires, 211.
Don, 316, 355-8.
DONKIN, 545.
Don Quichotte, 524.
DORESSE, 493, 506, 512.
DORIA (ANDREA), 228.
douanes, douaniers, 314, 327, 340-1, 344.
DOUARNENISTES, 485.
Douvres, 390, 392.
DOZY, 498.
Draâ (oued), villes du -, 156, 231-2, 245.
drachme, 543.
dragon(s), 102, 352, 458.
drague, -urs, 280, 290.
DRAGUT, 204, 225, 227-8, 525.
drap(s), 253, 344.
drapeaux, 193-4, 381, 398, 463, 544. Voir **pavillon(s)**.
DRAVIDIENS, 96.
dreadnoughts, réquisition des -, 273, 305, 310.
drogman(s), interprètes, 251, 283, 320, 373, 389, 433-4, 473.
drogues, 344.
droit maritime, lois -s, 66-7, 201, 429-30, 481-3, 556; **-musulman, charî'a**, 220, 429-30.
dromadaires, 21. Voir **chameaux**.
dromôn, 32-3.
DROUHAULT, 275.

DROUVILLE, 367, 542.

DU BARTAS, 195.

DU BELLAY (JOACHIM), 194.

DUBY, 555.

DU CAMP (MAXIME), 435, 437, 550.

DUCRAY-DUMINIL, 513.

DUDA, 521.

DUENO, 404.

DUFOURCQ, 496, 500, 503.

DUHAMEL, 277.

DUMNORIX, 552.

DUNLOP, 540-1.

DURAND, 516.

DURAND-VIEL, 531-4, 553.

DUREAU DE LA MALLE, 534.

DUREST, 260.

Düsturnâme-i Enverî, 186.

duvet, 372.

EARLE, 516.

East India Company (**Compagnie des Indes**), 364-5, 398.

eau, 475 ; - **douce**, 118, 140, 145, 178-9, 464 ; - **de mer**, **salée**, 156, 464.

eau-de-vie, 178, 182. Voir **alcool**.

ébène, 101.

échelle, 201, 284, 335.

échelle de Jacob, 163, 205.

école(s) navale(s), voir **enseignement naval**.

écrivain, 328, 330.

ECK, 517.

Edremit (golfe d'), 209.

EDWARD, 163.

EDWARDS (ARTHUR), 541.

Égée (mer), 24, 64, 186, 192, 206, 214, 241, 265, 272, 283, 309-10, 394, 488 ; côtes -nnes, 27, 184-6, 202, 262, 331 ; îles -, 191, 193. Voir Archipel.

Égine, 290.

Égypte, *ÉGYPTIENS*, 13, 17, 22-5, 28-30, 33, 35-6, 39-40, 42-3, 45-6, 48-9, 51-2, 54-62, 65-6, 102, 129, 224, 241, 261, 263, 266, 269-70, 273-9, 281, 284-5, 300-3, 319, 334, 375, 394-5, 417, 432, 435, 453, 457, 459-60, 463, 468, 476, 496, 499-500, 549-50.

égyptologue, 368.

EHAD SUBAŞI, 188.

EHLERS, 552, 554.

EHRENKREUTZ, 496, 499-501.

EICHWALD, 541, 543.

EICKHOFF, 492, 495-502.

EL AIBA, 535.

Elaziğ, 551.

elbahr, 151.

Elbourz, 357.

Eldorado, 108-9.

électriques (lampes), 440.

éléphants, 93, 102-4, 112-3, 117, 133.

EL-HADJ EMBAREK, 183, 520.

ELISABETH (REINE), 479.

ELLIOTT, 542.

ELLIS-DAVISON, 496.

ELTON (JOHN), 359, 366-7, 371.

ÉMERIT, 533, 555.

émeutes, 60.

EMIN TCHELEBI, 338.

EMIR HOSSEÏN KHAN, 390.

Émirats Arabes Unis, 415.

Emirüsevahil, 185.

Empire (français, napoléonien), guerres de l' -, 180, 254, 365, 400, 415.

encens, 13, 440.

Encyclopédie de l'Islam, 491.

endettement, 410.

enfants (jeunes, petits), 153, 229, 243, 250, 335, 441, 443-5, 465.

Enghien, lac d' -, 392.

En-Nafhat el-Miskiya..., 231.

enseignement naval, écoles -es, instruction -e, 260, 263-4, 269, 271, 277, 280, 292-4, 402, 489.

enterrements, 59, 466.

ENTRAIGUES (COMTE D'), 432, 435.

ENVER, 310-2.

Environnante (mer), 471, 475.

EPALZA, 500, 503.

ÉPAULARD, 516, 535.

épée(s), 14, 26, 44, 174, 222, 336, 338.

éperon, 419, 439.

Éphèse, 187.

épices, épiceries, 14, 97-8, 101, 125, 134, 319, 344, 356.

Epitome de los Reyes de Argel, 165.

éponges, 290, 295, 297, 487.

équestres (jeux), 332.

Ere^gli, 263, 287, 315, 334-5. Voir Héraclée.

EREMYA ÇELEBI, 283, 533, 539.

Erzurum, 210, 272, 322, 326.

esclaves, esclavage, 48, 51, 57, 71, 85-6, 113, 124-5, 134, 139-40, 146-7, 154, 159, 164-8, 172-3, 182, 192, 195, 207, 216, 219, 221, 250, 252, 257, 259, 262, 277, 318, 321, 331-2, 334-9, 345-6, 352, 409, 418, 455, 519 ; côte des -, 456. Voir *ESCLAVONS*.

ESCLAVONS, 52-3, 68.

escopettes, 175.

Espagne, *ESPAGNOLS*, 27, 29, 40, 51, 53-4, 64-70, 86, 136, 138, 147, 158, 160-1, 167-9, 175, 177, 180, 183, 193, 195, 199, 206-7, 213, 215, 232-4, 248, 253, 255, 261, 282, 285, 288-90, 292, 294, 418, 456, 473, 486, 488 ; **langue, littérature -e**, 133, 138, 199, 201, 292, 298, 330, 426, 548.

Essai sur la puissance navale des Turcs, 530.

ESTELLE (J. B.), 175, 251, 253, 530.

esturgeons, 354, 361, 488.

étais, 420.

étain, 101, 118, 344.

États-Unis, 171, 175, 253, 465, 488-9. Voir Amérique.

Éthiopie, *ÉTHIOPIENS*, 14, 18-9, 21, 224, 440.

ÉTIENNE, 534.

Etna, 84.

étoffes, 153, 175, 334, 336, 355-6, 409, 416.

étoile(s), 511, 514 ; - (**motif ornemental**), 463. Voir **astrale (navigation)**.

étoupe, 77, 211, 263.

Étrangers (mer des), 350.

ET-TIDJANI, 497.

Eubée (côtes de l'), 188, 240-1.

EUCLIDE, 208.

EULDJ ALI, 165.

eunuques, 52, 100, 132, 165, 214.

EUPHÉMIOS, 31, 45, 47.

Euphrate, 15, 17, 20, 319.

Europe, *EUROPÉENS*, **influence - ne**, 10, 58, 113, 126, 135, 161, 171, 173-4, 177, 180, 190, 198-9, 208, 213, 217, 231, 247-8, 253, 264, 274-5, 277-8, 280-6, 291-5, 301-3, 319-22, 327-32, 340, 354, 356-7, 361, 364, 368, 370, 373, 378, 382, 384, 388, 390, 392-7, 401-3, 409-11, 413-6, 418-20, 423, 425, 431, 453-4, 460, 464, 470, 476-9, 486, 503, 516, 535, 544, 547 ; mers de l' -, 164. Voir **Chrétienté**.

EUSTATHE DE THESSALONIQUE, 185.

EVERY, 397, 547.

EVLIYA ÇELEBÎ, 317, 331-40, 343, 345, 347, 358, 538-9.

EWE, 456.

EXMOUTH (LORD), 254.

Exocoetus nigripennis, 95.

Extrême-Orient, 20, 23, 92-3, 96, 102, 106, 110-4, 127, 129, 362, 398, 406, 424, 475, 495.

EYEOS, 456.

EYNAUD, 532.

Eyüp, 339.

EZGÜ, 525.

Faça, 334-5.

Faghfour, 22.

FAHMY, 492-3, 495-6, 498, 500, 554.

faïence, 344.

FAL, 556.

FALATURI (ABDOLJAVAD), 554.

Falmouth, 385.

Famagouste, 278, 300.

fanal, -ux, 304, 438. Voir **lumière**.

fanar, 201.

Fançour, Fandour, Fančūr, Fansour, 515.

Farâhâbâd, 358.

farine, 300.

farkadaïn, 510.

FARMAN FARMÂ, 373.

FARNAISE, 537.

Faro, 67.

Fâroua, 151, 155, 556.

Fârs, 373, 407.

Faşe, 335.

FATH 'ALI CHÂH, 373.

FATIMI, 492, 545.

FATIMIDES, 19, 28-30, 33, 38-40, 42-6, 50, 52-3, 55-7, 59-62, 65, 453, 496.

fatoua(s), 67-8.

FAUBLÉE, 506.

faucons, 353.

Favignana, 73, 87.

Fayyoun, 39, 58.

FAYZI, 543.

fedâi, 302.

Fedhala, 294.

felou, 138.

felouques, 155, 179, 256, 303-4, 326, 345-6.

femmes, filles, 25-6, 52, 57-8, 67, 76, 85, 104-5, 107, 110-3, 115, 117, 132, 134, 138, 155, 164, 218, 229, 243, 281, 301, 313, 332, 336, 339, 372, 441, 445-7, 450, 467, 469, 471, 515, 550 ; **féminité**, 463.

Fenni harb-i bahrî, 271.

féodalité, 478.

Feodosia, 312.

fer, 14, 98, 109, 125, 139, 174-6, 196, 200, 319, 329, 334, 336, 344.

FERNANDES (VALENTIM), 289.

Feroé (îles), 470.

FERRAND, 115, 127, 494-6, 505-13, 515.

*FERRARAI*S, 153.

FERRENGHI(S), 397.

fertuna, 156.

Fès, 43, 64, 183.

Fethiye, 551.

feu, 456 ; **adorateurs du -**, 135. Voir *MAZDÉENS*, *ZOROASTRIENS*.

feu grégeois, 30, 33.

feutre, 318.

FEUVRIER, 544.

fèves, 80.

Fezouata, 231.

FIENNES (G.), 537.

figues, 80, 178, 319.

fil à plomb, 328.

filet(s), 153, 180, 358.

filles, voir **femmes**.

Findicik ağzı, 334.

Findikli, 218.

Finike, 26.

FIRICHTA, 362, 542.

FIROUZ MIRZÂ, 389.

FIRTH, 545, 552.

firtina, 201.

FISCHER, 513.
FISHER, 517, 519.
Fiumaire Salate, 288.
flagellation, 76. Voir **fouet**.
firkatta, 201.
FLAMAND(S), 176, 366.
flambeau (pêche au), 152-3.
FLATRÈS, 500.
FLAUBERT, 435.
flèches, 187, 205, 213, 222, 336. Voir **arc**.
fleurs (motif ornemental), 463.
Fleurs du Mal, 554.
FLOOR, 542, 545.
Florence, 199.
flotteurs, 425.
flutes, 107.
foc, 323, 372, 425-6, 439 ; **contre -**, 303.
Foça, 218.
folk, 19 ; voir *fülk*.
FONTANIER (VICTOR), 328, 330, 539, 547, 549.
forât, 17.
FORBES, 505.
forçat(s), 216.
forgerons, 155.
Fort Saint George, 364.
fortouna, *fortuna*, 156, 201, 240.
Fortunées (îles), 151, 473. Voir Canaries.
Fostât, 25, 51-2.

fouet, 62, 544. Voir **flagellation**.

Foudroyant, 391.

Foulât, 22.

foul, 22.

fount, 157.

Founti, 156.

FOURNIER (GEORGES), 459, 552.

fourrures, 318, 335, 353, 355, 358.

FRAENKEL, 494.

fraises, 380, 382.

FRANÇAIS, 154, 169-70, 180, 197, 201, 212, 219, 222, 247-9, 255, 260-1, 266, 270, 274-5, 277, 279, 281, 284-6, 288-93, 295, 300, 306-9, 311, 313-4, 318, 320-2, 343, 360, 366-7, 384, 396, 408-9, 424, 431, 453, 470, 476-7, 485-6, 507, 518, 522 ; **langue** -e, 201, 298, 301, 388.

France, côtes de -, 54, 168, 174-7, 193, 198, 206, 221, 253, 265, 280, 291, 312, 340, 370, 392, 400, 477, 513, 535, 537.

France (île de) (Maurice), 400.

FRANCISCAINS, 355.

FRANÇOIS I^{er}, 193.

FRANÇOIS D'ANGERS, 168, 176, 519-20.

FRANCS, 46, 48, 51, 77, 159, 185, 187-8, 193, 201, 269, 284, 327, 330, 341, 434. Voir *CHRÉTIENS*.

FRANKO B. CIRPAN, 203.

FRASER, 541.

Fraxinetum, 67. Voir La Garde Freinet.

FRAZER, 551.

frégates, 167, 169, 171, 175, 242, 254-5, 259-60, 263, 265-7, 269-70, 272, 275-6, 279, 302-5, 337, 366, 399-401, 464, 466, 490, 520.

fregatta, 201.

FREYTAG, 504, 549.

FROISSART, 63, 501.

fromage, 80, 178.

froment, 83, 94. Voir blé.

fruits, 139, 141-2, 144, 235, 360, 380 ; - secs, 124, 318 ; - **parlants**, 514.

FRYER, 544, 547.

fülk, 528. Voir folk.

fumée (émissions de), 242.

fusiliers-marins, 264.

fusil(s), 174, 336, 369, 397, 402. Voir **mousquets**.

fustes, 179, 197, 214, 356.

gabares, 254, 323.

Gabès, 297-8 ; golfe de -, 236, 283, 296. Voir Petite Syrte.

GABRIEL (ALFONS), 368, 540, 542.

GABRIELI, 499.

gâh, 20.

galafa, 32.

Galata, **arsenal de** -, 192-3, 198, 202-3, 205, 209-13, 216, 220, 225, 319. Voir *Tersâne-i Âmire*.

GALBERT, 535.

galea, 32, 536.

galeasses, 191, 195, 197, 205.

galeon, 201.

galeone, 32.

galeotta, 201.

galeotto, 216.

galères, 32-4, 44-5, 53, 57, 61, 74, 149, 164, 169, 175, 177-80, 183, 187-8, 190-2, 195-9, 201, 203, 205, 209, 212-20, 222-3, 316-7, 337, 340, 343, 346, 356, 395, 436, 525, 536.

Galice, 62.

Galilée (« mer de »), 458-9.

galini, 80.

galions, 177, 183, 198, 218. Voir **ronds (vaisseaux)**.

galionji(s), 261, 265, 525.

galiotes, 169, 177, 179, 191, 195-7, 254.

GALLAIS, 556.

Gallipoli (Gelibolu), 188, 190-2, 202-3, 206, 216, 225, 227 ; presqu'île de -, 186.

galyoun, 32.

GAMI'AT AL-ISKANDARIYYAH, 492.

Gâmis-Fula, 120.

Ganaveh, 407.

gandja, 419-22, 437.

Gange, 396, 422.

GANIAGE, 533-4.

garance, 124, 353.

garçons, 173, 218, 336, 339.

Gardafoui (cap), 99.

Gardes, 118, 120-1.

gârib, 32.

GARDET, 554.

Garigliano (vallée du), 28.

GARREAU, 531-3.

GARROT (HENRI), 293, 534-5.

GARZONI (COSTANTINO), 524, 526-7.

GATEAU, 485, 503-4, 535-6.

GAUBERT (CH.), 499.

GAUDEFROY-DEMOMBYNES (MAURICE), 115, 493, 503, 509,

555.

GAUDIN, 513, 519.

GAULTIER (CAPITAINE), 328.

GAUTIER (THÉOPHILE), 435.

gayac (bois de), 436.

Gaza, 18.

Gazette de France, 518.

Gazevat, 228 ; *i- Hayreddin Paşa*, 193, 226, 518.

gazi, 228.

Gaziantep, 338.

GAZİ ÇELEBİ, voir PERVANEGLU.

Gebel el Attam, 433.

GEDİK AHMET PACHA, 225.

GEHRKE, 556.

gelba, 548.

Gelibolu, 190, 198. Voir Gallipoli.

Gemicilik fenni, 271.

Gemlik, 263.

GENCER, 534.

Gênes, *GÉNOIS*, 28, 44, 53-4, 63, 68, 71, 79, 86-7, 164-5, 174, 180, 185, 187-8, 190-1, 199, 202, 206, 214, 287-9, 315, 323, 347, 351, 354-5, 357, 393-4, 453, 474, 522, 555.

Genève (**conférences de**), 482.

gente branca, 124.

GEORGE (SAINT), 343.

George Washington, 464.

Géorgie, -NS, 318, 321, 323, 332, 339.

Gerger, 369-70.

GERVAIS-COURTELLEMONT, 503.

GÉRY, 556.
GEUFFROY, 528.
ghalini, 80.
Ghâmis (île du), 108.
Ghana, 485.
Gharandel, 550.
Ghâzi al-Bahr, 56.
GHIKA (ALEXANDRINE), 432.
GIBB, 507, 521.
Gibraltar, détroit de -, 164, 166, 183, 253, 256, 382. Voir HERCULE.
GILDEMEISTER, 492.
GILLE (BERTRAND), 498.
girafes, 104.
GIRARDIN, 285, 313.
Giresun, 334-5.
girofle, clous de -, 14, 107, 409, 448, 450.
GIUSTINIAN, 208.
GIUSTINIANI, 274.
GIUSTINIANI (FRANCESCO), 202.
GİYASEDDİN KEYHÜSREV I^{er}, 185.
GLIDDEN, 546, 548.
Gloucester, 308, 310.
GLOVER (THOMAS), 313.
GLYKATZI-AHRWEILER, 521. Voir AHRWEILER.
Goa (Inde), 394, 512.
Goa (Macassar), 395.
GOBÉE, 494.
GÖDEL, 542.
Goeben, 273, 305-12, 537-8.

goélettes, 254-5, 276, 300, 302-3.

GÓIS, 528; voir DAMIÃO DE GOES.

GOITEIN, 497, 500.

göl, 184.

golâm, 124.

GOLDZIER, 493.

Golestân (**traité du**), 359.

GOLVIN, 517.

Gombroun, 365-6. Voir Bandar Abbâs.

Gomichân, 357, 372.

GOODRICH, 525-6.

Gorgân, 353, 357, 371 ; mer du -, 350.

GOSSE, 518.

GOTTLIEB, 537.

GOTTRON, 501.

Goudjerat, 125 ; -IS, 394.

goudron, 174, 201.

GOUSEÏNOVA, 541.

gouvernail, 20, 38, 84-5, 126, 137, 200, 328, 338, 372, 420, 425, 436, 504, 512.

GÖYÜNÇ, 522, 531.

gôz, 193.

gozât al-bahr, 57.

grains, 274, 320, 409, 416, 474. Voir **céréales**.

Grammaire de la langue arabe, 507.

GRAMMONT, 499, 517-20, 529-30.

Grand Ardra, 456.

GRANDCHAMP, 517, 530.

Grande Mer, 472.

Grande-Bretagne, voir Angleterre.

grasses (matières), 318.

GRAUX, 543.

GRAVIER, 554.

Grèce, 23-4, 188, 267, 296, 300, 381 ; GRECS, 13, 18, 30, 52, 57, 81-2, 121, 150, 161, 163-5, 167, 184, 186, 189-90, 192, 202-4, 214, 220, 265-6, 269, 274-7, 280, 283, 287, 289-91, 295, 302, 310, 315, 322, 324, 327, 341-3, 378, 406, 457, 486, 504, 525-6, 538, 544 ; **langue -que,** 20, 32-3, 35, 38, 72, 80, 133, 152, 180, 199, 201-2, 295, 298, 301, 332, 457, 460, 494, 529.

GREENHILL, 547-8, 553, 556.

Grenade, 28, 68-71, 73-4, 88, 160.

grenades, 80.

GRENVILLE, 285, 320, 327, 530, 534, 539-40.

Gresik, 413.

griffons, 103.

griparion, 323-5.

grippes, 187.

Groënland, 207, 470.

GROHMANN-KEROUACH, 516.

GROSSET-GRANGE, 509, 511, 548, 550.

GRÖTZFELD, 494.

GRUNEBAUM, 555.

GRUVEL, 515-6, 556.

GSELL, 513.

Guadalquivir, 38.

GUANCHES, 152, 473.

guardiano, 202.

GUBÂRÎ, 227.

Guerre des Vandales, 35.

Guerre(s) Mondiale(s), 294, 481, 483 ; **Première -**, 273, 294-5, 305-12, 479 ; **Seconde -**, 292, 300, 408-9, 424, 488.

Guet N'Dar, 486.

GUICHARD, 498, 502.

Guilân, -i(s), 353-4, 356-7, 360, 371-2 ; mer du -, 350.

GUILLAIN, 401, 507-8, 545-7.

GUILLAUME II LE BON (de Sicile), 85-6, 504.

GUILLAUME IV (d'Angleterre), 400.

GUILLEUX LA ROËRIE, 36.

GUILLOT, 549.

Guinée, 224, 456.

GUY, 542.

Guizan, 438, 442.

Guizeh, 274.

Gumal, 454.

Günye, 334-5, 346-7.

GUPTA, 547.

HABERT, 537.

Habibas (îles), 290, 292.

habits, 344.

haches, 211, 338.

hachich, 440, 446.

HÂCHIM, 18.

Hadhramaout, -IS, 412, 414, 423, 440-2, 446, 546.

hadith(s), 50, 56, 91, 454.

HADJI AHMED, 207.

HADJI KHALFA, 131, 207, 213, 219, 395, 520-1, 525, 527, 544. Voir MITCHELL (JAMES), MUSTAFA B. 'ABDULLAH.

HAËDO, 161, 164-5, 169, 517-9, 530.

HAFÇIDES, 54, 159.
HÂFEZ (poète persan), 362-3, 542.
Hâfiz (titre), 332.
Haifoun, Ras -, 442, 444-5, 449-50.
Hainan, 92.
HAJJAJI, 556.
Haka, 335.
HAKAM I^{er}, 64.
HÂKIM II, 38.
HÂLID BEY, 304.
HALİL HAMİD PACHA, 260.
HALİL PACHA, 268.
Halki (**école de**, île de), 269, 271, 295.
HAMBLIN, 498-501.
hameçons, 336.
HAMERTON (ATKINS), 554.
HAMİD EFENDI, 332.
HAMIDOU, 255, 454, 530.
HAMIDULLAH, 555.
HAMILTON, 544-5, 547.
HAMMADIDES, 65, 159.
HAMMAM, 500.
HAMMER, 510, 523, 539, 542.
HAMONIC, 546.
HAMZAH FANSURI, 426.
Hang Tcheou, 98.
HANWAY, 371, 541-3.
Hâouiyya, 116.
harâm, 361.

harita, 201.

Harkand (mer de), 95. Voir Bengale.

Harlem, 169.

harnais, 344.

HÂROUN AL-RACHID, 514.

HARTLAUB, 523.

HARTMANN, 494.

HASAN, 492, 495.

HASANE, 513.

HASSAN, 496, 554.

HASSAN II, 483, 485, 556.

HASSAN AGA, 165.

HASSAN CEZAYİRLİ, 260-1.

HASSAN CORSO, 165.

HASSAN PACHA, 272.

HASSAN VENEZIANO, 165, 171, 236.

Hassani, 280.

haubans, 20.

Haut Commissariat..., 536.

hautbois, 187.

HAWKINS, 420, 437, 546, 548, 553.

HAYDAR, 226.

HAYREDDİN, HAYRETTİN, 165, 225-6, 228. Voir BARBEROUSSE.

Hazer denizi, 350.

HEARN, 552.

hébraïque (littérature), 133.

Hedjâz, 13-5, 17-8, 21, 24, 26, 78-9, 97, 224, 406, 420.

HEES (THOMAS), 248.

hélices, 272.

Hellespont, 544. Voir Dardanelles.

HENNIQUE, 536.

HENRI IV, 177.

HENSIN (NESSIM), 499.

Héraclée, 315, 329. Voir Ereğli.

Hérat, 363.

HERCULE, 324, 471. Voir Gibraltar.

HÉRÉDIA (JOSÉ-MARIA DE), 508, 523.

héritage, 80-1, 372.

HÉRODOTE, 542.

Herzégovine, 211.

HESS, 521-2, 528-9, 544.

heures (musulmanes), 536.

HEYD, 521, 538, 541.

Hikayat Malém Dagang, - *Hang Tueh*, - *Iskandar Zulkarnain*, 428.

hilaliennes (invasions), 29, 150, 158, 455, 478.

HILDEBRAND, 535.

Himyar, -*ITES*, 14.

Hind, HINDBÂD, 134.

Hindouisme, *HINDOUS*, 96, 112, 125, 403, 405-6, 410-1, 414, 416, 429, 463, 546.

hirondelle, 114.

HIRSCHFELD, 494.

HIRTH, 555.

hisba, 76.

Histoire chronologique du Royaume de Tripoly, 519.

Histoire des Berbères, 517, 554.

Histoire des Rois d'Alger, 518.

Hitu, 412.

hivernage, 221, 258, 270.

hîzân, 20.

HIZIR BEG, 187.

Hobâcha, 18.

HOBART PACHA, 271.

Hodoud al-'âlam, 352.

HOERNEBACH, 492-3, 498-500.

Hollande, *HOLLANDAIS*, **colonisation - aise, langue -**, Pays-Bas, Provinces Unies, *NEÉRLANDAIS*, 108, 154, 163, 166, 169, 174-6, 248, 250, 289, 302, 314, 364, 366, 395-7, 407, 411-5, 418, 426, 429, 467, 542, 547.

HOLMES, 542.

holothuries (bêches de mer), 405.

Holstein, 272.

homard, 152.

homosexualité, 269.

Honaïn, 66, 158, 234, 237, 244.

HONGROIS, 165, 208, 260.

HORACE, 551.

Horde d'Or, 315, 354.

horloges, 340.

Hornachos, *HORNACHEROS*, 68, 167-8.

HORNELL, 545, 547-8, 553.

HORRIDGE, 426, 549-51.

HOSSEÏN (imâm), 543.

HOSSEÏN CHAOUCH, 250.

HOTTENTOTS, 114-5.

hou, 146.

HOURLANI, 492, 494-5, 498, 504-7.
HOUSAM AL-DÎN LO'LO', 75.
HOUTSMA, 505.
HUBAC, 517, 530.
HUETZ DE LEMPS, 535.
huile(s), 178, 182, 281, 288, 300, 344, 355, 372, 409, 444.
huissier, 33.
HUN, 535.
hune, 342.
HUNGER, 522.
HÛSAMEDDÎN ÇOBAN, 185-6.
HÛSREV PACHA, 266.
HÛSEYÎN AĞA, 334.
Hydra, *HYDRIOTES*, 265, 290, 295, 531.
Hydrographie, 459.
IANI (GIANNI), 202.
IBÂDHITES, 92, 398, 459.
Ibérique (péninsule), 470. Voir Andalous, Espagne, Portugal.
Ibiza, 73, 88.
IBN 'ABDOUN, 499.
IBN ABÎ FIRÂS, 67.
IBN AL-FAQÎH, 114, 351-2.
IBN AL-KHATÎB, 70.
IBN AL-MANGALÎ, 43.
IBN AL-QOUTHIA, 473.
IBN ÂMIR HÂDJIB, 475.
IBN AMROUS, 57.
IBN BATTOUTA, 97, 103-4, 125, 127, 315, 507, 538, 548.
IBN BÎBÎ, 521.

IBN DERRADJ EL-QASTALLI, 235.
IBN DJOBAÏR, 28, 69-88, 231-2, 375, 503-4.
IBN EL-ATHIR, 501.
IBN ENCHARTOU, 139.
IBN FÂTIMA, 474.
IBN HAFÇOUN, 67.
IBN HAMDİS, 44, 46.
IBN HÂNI', 44.
IBN HANBAL, 50, 499.
IBN HAUQAL, 28, 129, 296, 352, 469, 502, 512, 541, 543.
IBN İDHÂRÎ, 498, 500-1.
IBN İYÂS, 509.
İBN KEMAL, 522.
IBN KHALDOUN, 29, 49, 66, 114, 159, 472, 496, 554.
IBN KHORDÂDHBEH, 93, 95, 98, 100, 105-6, 108, 114, 352.
IBN KHOROB, 62.
IBN MÂDJİD, 115-7, 122-3, 127-31, 424, 509, 511.
IBN OUASÎL, 499.
IBN RACHÎQ AL-QAÏRAOUÂN, 503.
IBN ROSTEH, 104, 130, 352, 513.
IBN SA'ÎD (de Ceuta), 57.
IBN SA'ÎD (al-Maghribî), 103, 106-7, 113, 507, 554.
IBN SAOUD, 449.
IBN YÂMİM, 15.
İBRÂHÎM (Pacha), 275, 302, 417.
İBRÂHÎM B. OUAÇÎF CHÂH, 102.
iç aghası, 302.
İchqaw, 51.

Ichthyophagi, 406.

IDRIS, 496, 500.

IDRIS II, 473, 554.

IDRÎSÎ, 66, 104-6, 113-4, 471, 473, 506-7, 554-5.

Ifrîqya, 44, 47, 49, 53-4, 66, 68, 159.

Ihâta fî ta'rikh Gharnâta, 70.

İhsâniye, 301-5.

IKRIMA IBN ABÎ DJAHL, 18.

I LA GALIGO, 429.

ilel, 151.

Illustres (Guerre des), 56.

Illyrie, 266.

'IMAD AD-DÎN, 60.

imâm, 339, 366, 386, 398, 431, 459, 543, 545.

Imam, 400.

IMÂM KOULI MIRZA, 389.

IMBER, 521, 524-8.

Imbros, 191, 309, 312.

immersion (des corps), 338, 466.

imprimerie, 260, 269.

Imraguen, 153-5, 455, 459, 485.

İNALCIK, 524.

incendies, 258 ; **boîte à -**, **extincteur d' -**, 439, 441.

Inde, Hindoustan, Indes orientales, *INDIENS*, 14-5, 22-3, 39, 75, 77, 93-4, 96, 99, 102, 104, 112-3, 116, 118, 124-6, 129, 131, 133-6, 138, 140, 142, 145-7, 206, 224, 268, 353-4, 356, 362-6, 368, 393, 395, 397, 400-2, 405-10, 440, 448, 453-4, 457, 463, 477, 514 ; mer des -s, 116, 382, 415 ; **langue -ienne**, 137.

Indes occidentales, 208. Voir Amérique.

Indefatigable, 306-7.

Indien (Océan), 20, 22, 34-5, 53, 115-6, 125-6, 280, 362, 393-4, 399, 412, 415, 438, 441, 454, 462, 464-5, 483, 485, 489, 514 ; - occidental, 398, 403, 407, 419-23, 425-6, 455, 463. Voir Sud (mers du).

indiennes (étoffes), 319, 445.

INDIENS (D'AMÉRIQUE DU SUD), 456.

Indiscret (l'), 180.

INDO-EUROPÉENS, 96.

Indochine, 22, 97, 104.

Indomitable, 306-7.

Indonésie, *INDONÉSIENS*, mers -nes, 97, 104, 113, 122, 125, 135, 147, 393, 395, 403, 412, 414-5, 463, 483-5, 511, 515, 549. Voir *MALAIS* (Monde).

Indrapura, 120.

Indrasâbour, 120.

Indus, 362, 365, 422.

İnebolu, 334-5.

Inflexible, 306.

ingénieur(s), 260, 263, 275, 286, 370.

INGRAMS, 506, 545.

Inguri, 335, 345.

Inquisition, 161, 282.

instituteurs, 448.

interprète(s), voir **drogman**.

Ionienne (mer), 52.

iqta', 478.

Irak, *-IENS*, 77, 79, 94, 131-2, 386, 471, 481, 490 ; bas -, 20, 26, 101 ; mer d' -, 91, Voir Mésopotamie.

Iran, *IRANIENS*, Perse, *PERSANS*, 15, 20, 22, 92-3, 96, 105, 108-9, 121, 124, 127, 129, 133-6, 146, 224, 226, 313, 318, 322, 332, 340-1, 345,

347-92, 394, 398-9, 406-7, 409, 417, 444, 449-50, 455, 457, 474, 487-90, 511, 513-5, 542, 544 ; **langue persane**, 20, 22-3, 103, 133-4, 200-1, 332, 373, 388, 455, 505, 510.

Irlande, -AIS, 169-70, 470.

IRONS, 543.

Irva, 334.

'ISA BIN AL-MOBÂRAK, 113.

isba', 118, 120-1.

Isgaour, 335, 344.

ISHAQ, 494-5.

Isis et Osiris, 551.

ISKANDAR, ISKANDAR MUDA, 428.

iskele, 201.

İŞKÎ, 227.

islâm, 468.

Islamâbâd, 131.

Islande, 164, 169, 171, 470.

ISMAÏL, 447.

İSMAİL BEY, 186.

ISMAÏL DJEBALTAR, 275

İSMAİL HAKKI, 271.

ISMAÏL PACHA, 433. ;

Ispahan, 340.

ISSAWI, 534, 539, 542.

ISTAKHRÎ, 352.

İstanbul, 194-6, 198, 208, 210, 218, 220, 224, 230-2, 236-7, 241, 243, 258, 260, 265-6, 271-2, 274, 279-80, 283-5, 287, 316-20, 322, 324, 328, 330-3, 335-6, 339-40, 343, 347, 356, 462. Voir Byzance, Constantinople.

Istranca, 209.

itage, 420.

Italie, ITALIENS, 28, 33, 68, 84, 164, 169, 174, 185, 202, 204, 206, 212-3, 261, 264, 272, 280-1, 288-90, 292, 295, 306-8, 311, 315, 341, 354, 381, 436, 441, 444-5, 451, 460, 464, 487, 489, 517, 525 ; colonisation -
ne, 156 ; langue -, 156, 200-2, 255, 292, 298, 301, 529, 536.

ivoire, 14, 100-1, 409, 444.

İZEDDİN KEYKÂVUS, 185.

İzmir, 189. Voir Smyrne.

izmit, 198, 216 ; golfe d' -, 209, 312.

İznikmid, 319.

İZZAC AGA, 327.

JACOB (GEORG), 493.

JACOB (GERTRUDE), 547.

JACQUES I^{er} (= JACQUES VI), 195, 479.

Jaffa, 284, 406. Voir Acre.

JAHANGIR, 544.

janissaires, 161, 170-2, 218, 228, 246, 250, 264, 334-6, 339, 341, 346, 478, 525.

JANSKY, 492.]

JANSSEN (JAN), 168.

JANZEN, 556.

Janzour, 487.

Japon, *JAPONAIS*, **produits** -, : **capitaux** -, 98, 113, 280, 371, 406, 438, 440, 444, 448, 457, 478, 484-5, 488, 508, 513.

jardiniers, jardins, 64, 235, 291.

JASON, 324.

Java, -NAIS, 97, 106, 114, 123, 135, 147, 410-1, 413, 426, 429, 438, 444, 485, 505, 508, 515, 545.

Jean, 552.

JEAN CANTACUZÈNE, 188.

JEAN PALÉOLOGUE, 188.
JEAN TZIMISCÈS, 40.
JEFFREYS, 555.
JENKINSON, 356, 372, 541, 543.
Jérusalem, 74, 79, 224.
jeûne, 461, 465. Voir **ramadan**.
JEUNES-TURCS, 272, 305, 310-1, 479.
joailler, 340-1, 344. Voir **orfèvre**.
Job, 552.
JOHNSTONE, 512, 548.
Johore, côte du -, 404, 428.
jolly-boat, 422, 548, 551.
JONAS, 462.
JONCHERAY, 498.
JONNART, 293.
jonque(s), 126, 425-7.
Jordanie, 481.
JOSÈPHE, 457.
JOUAN (R.), 537.
Jourdain, 459.
JOUVE (J.), 36.
JUAN D'AUTRICHE (DON), 195.
JUBA II, 151.
JUCHEREAU DE SAINT-DENYS, 265, 267-9, 530-2.
judge, 226, 338. Voir **cadi**.
JUIFS, **juive (religion)**, 18, 52, 68, 163-4, 176, 192, 220, 248, 280, 286, 294, 300, 457, 550.
Jupiter, 376.
JURIEN DE LA GRAVIÈRE, 519, 523-4.

Juwana, 485.

Kaaba, 18, 21, 77.

Kaboudia (cap), 297.

KABYLES, 151, 156, 173, 255, 293 ; côte -, 292 ; Petites -ies, 40.

Kaddankudy, 405.

KADDOURI, 520.

kadırga, 201.

Kâfasî, 119.

KAHANE, 521-2, 524, 526, 528, 532.

KAHLE, 510, 525, 544.

Kairouan, 27, 29, 43, 45-7, 59, 62, 158.

KAÏTAK, 355-6.

kalafatazô, 32.

Kalâh, 97-9, 101.

KÁLDY-NAGY, 528.

Kaliakra (cap), 335, 339.

KALIFA (ABD-UL-OUAHÂB), 449.

kalita, 201.

KALMOUCKS, 358.

Kalymnos, 290, 295.

kalyon, 201, 213.

kamara, 323.

Kamarân, 394.

KAMICH, 335.

KAMPEL, 260.

Kanbouchâ, 119.

kangourou, 97, 104.

Kaotchî (golfe de), 119.

kapidana, 202.

kapoudan, kaptan, kapudan, capitán, 149, 202, 216-7, 231, 245, 247, 302, 433 ; **Capitan Bey**, *Kapudana Bey*, 268, 276, 302 ; *Kapudan paşa*, **Capitan Pacha**, 150, 165, 193, 204, 214-5, 225, 257, 259-61, 263-5, 268, 276, 302-4, 317, 526.

karabos, 32.

Karachi, 485.

karamürsel, 333, 337.

Karasi (émirat de), 186.

Karbalâ, 386, 543.

KARIM KHÂN ZAND, 367.

Karistos, 237, 240-2.

KARMORAN, 260.

Karoun, 368-70.

Karpé, 329.

Kâsil, 106.

Kasim Paşa, 218.

Kasr el Hamma, 59.

Kastamonu, 185.

katènai, 32.

katarga, 201.

KÂTIBÎ, 226.

KÂTİP ÇELEBÎ, 520. Voir HADJI KHALFA.

katran, 200.

Kavalla, 273.

kaya, 200.

KAYAT (ASSAD Y.), 373.

kayik, 200. Voir *qayik*.

Kaynardji (traité de), 259. Voir Küçük Kaynarca.

Kayor (région), 456 ; - (ville), 462.

Kayseri, 210.
Kaz dağ, 209.
Kazan, 366.
Keddah, 97.
KEDDIE, 556.
Kefken, 319.
Kelgra (cap), 335. Voir Kilghra.
Kelibia, 237, 243.
Kellia (les), 36.
KELLY, 544-5, 547, 554.
KELLY (COMMANDANT), 310.
KEMAL REIS, 192, 206-7.
Kemerler, 334.
Keneh, 435-6.
KERBEL, 389-90.
keredji-ye torkomâni, 372.
Kerkenâ (îles), 235, 296-9, 553.
Kertch, 315, 321.
Kérylos (villa), 11.
KETENCI ÖMER PACHA, 333-4.
KHACE SALMÂN, 186-7.
KHADÎDJA, 18.
KHAÏR ED-DINE, 165. Voir BARBEROUSSE.
Khalita, 87. Voir La Galite.
Khalkhâl, 357, 361.
Khândjou, 98.
khâneh, 20.
Khânfou, 98.
khann, 20.

KHAOUÂCHÎR B. YOUSOF B. ÇALÂH AL-ARIKÎ, 127.

KHAREDJITES. Voir *IBÂDHITES*.

KHAWAM, 507, 513-4.

KHAZARS, 350-1 ; mer des -, 353.

khebeca, 180.

kheraia, 72.

Kherson, 321.

Khiva, 356.

KHMER(S), 106, 112, 114, 423.

khoch, 22 ; *khochnamî*, 22, 94.

Khoms, 487.

KHOOUÂRIZMÎ, 352.

Khorâsân, 92, 127-8, 351, 357.

Khorezme, 351.

Khorramchahr, 407.

KHOURY, 509-11, 513.

Kiao-Tche, 510.

Kiaya Veli, 337.

Kiç, 200.

KIEFFER (C. M.), 551.

KIEFFER (J. D.), 524.

Kiel, 272.

Kilghra, 339. Voir Kelgra.

Kilia, 315-6.

KILIÇ ARSLAN, 185.

Kilwa, 99.

KINDERMANN, 493-4, 497.

KIPTCHAK (langue), 201.

kirdchim, 371.

KIRKMAN, 507.

KISTER, 494.

Kitâb 'adjâib al-Hind, 101. Voir **Merveilles (Livre des)**.

Kitâb al-amçâr, 504.

Kitâb al-faouâ'id, 115-7, 127.

Kitâb al-hayaouân, 505, 513.

Kitâb al-kharadj, 43.

Kitâb al-Zanozzdj, 99.

Kitâb al-tanbîh, 504.

Kitâb az-zahrat, 502.

Kitâb-i bahriye. Voir *bahriye*.

KITAMI (ABDULLAH), 447.

KITAMI (ISA), 424.

kıyı, 200.

Kizil Adalar, 529.

Kizil Irmak, 334.

KLAPROTH, 512.

KLING, 125.

Klysma, 91.

KOECHLIN, 548.

koheul, 139.

köl, 184.

komparia, 32.

Konya (d'Anatolie), 185.

Konya (de Mingr lie), 334, 346.

KONYALI, 521.

KÖPRÜLÜ, 521, 527-8.

kora kora, 425-7.

KORTEPETER, 538-9.
KORYOU (dynastie), 98.
Kosseïr, 406, 435-6.
Kotor (bouches de), 211.
Koualé, 442, 447.
KOUBLAÏ KHAN, 125.
Kouî (golfe de), 119.
Koulam Mali, 97.
koumparia, 32-3.
Koura, 357.
Kouria Mouria (îles), 416, 442, 449, 547.
KOUTASSI, 336.
Koweit, *-IENS*, 131, 408, 410, 424, 430, 438-40, 442, 444-5, 447-51, 455, 465, 488, 546, 551.
koy, 200.
Kra (isthme de), 97.
KRAMERS, 496, 512, 535, 540-1, 543, 554.
KRAPPE, 552.
Krasnovodsk, 357, 371.
KRISTO, 203.
KRISTOVOULOS, 522.
Kroumirie, 40.
KRUPP, 368-9.
KUBIAK, 496, 498-500, 502, 554.
KÜÇÜK HÜSEYİN, 262, 265.
Küçük Kaynarca (**traité de**), 320. Voir Kaynardji.
KUNITSZCH, 511.
KURAT, 521, 541.
kürek, 200.

kürfüz, 201.
Kurram, 454.
KURTOĞLU, 525.
kuru, 200.
Kuzgun Denizi, 351.
La Calle, 54, 158, 288-9, 293.
La Canée, 198.
La Ciotat, 284.
La Galite, 73, 87, 291.
La Garde Freinet, 28. Voir *Fraxinetum*.
La Goulette, 160,164, 235, 237, 280, 518.
La Mamora, 167-8.
LA MARTINIÈRE, 532.
La Mecque, **direction de** -, 18, 21-2, 24, 26, 70, 73-5, 77, 87, 105, 117, 125,224,386-7,401,406,435,442, 465-6, 475.
LA POTTERIE, 366.
LA SIDE' DAÉNG TAPALA, 544.
La Spezia, 289.
LABBAY, 405.
LABIB, 505, 547.
LACOSTE, 517, 534-5.
LACOSTE-DUJARDIN, 515.
LACOUR, 519.
Laft (île de), 369-70.
Lagerstroemia lanceolata, 126.
lagunes, 54.
Lahidjân, 357, 366.
LAHLOU, 556.
laine(s), 98, 281, 318, 344.

LAIRD-CLOVES, 497.

lait en boîte, 440.

LALANDE, 278.

lambo, 426.

lamas, 474.

LAMMENS, 494, 498.

Lamou, 105, 401, 406-8, 423, 442-3, 446, 449, 463-4, 467, 546.

Lâmourî, 507.

Lampong, 456.

Lampsaque, 270.

LANGLES, 507, 542.

Lâmurî (montagne de), 120.

lancement (de navires), 51, 462.

lances, 14, 44, 175, 336, 538.

lanches, 155.

LANDBERG, 501.

Landjabâlous, Langabâlous, 97, 105.

LANE-POOLE, 517-8.

langouste, 289, 291, 485.

Languedoc, *-IENS*, 290, 477.

Langur, 345-6.

lanternes, 380.

Lanzarote, 152.

LAOUST, 515-6, 553.

LAPEYRE, 517.

LAPIAN, 545.

Laquedives, 22, 96-7, 113, 404, 423.

Larache, 169, 294.

Larnaca, 300.
LAROCHE, 523.
LASSAKEUR (OMAR), 553.
Latakieh, 81, 535.
LATIF KHÂN, 365.
latine (langue), 32, 35, 152, 156, 195, 457.
Latran (**concile de**), 51.
LAUGIER DE TASSY, 530.
LAZES, *LAZI*, **LAZ**, 214, 320, 323, 346, 455.
lbahr, 151.
LE BRUN, 263.
Le Caire, 40, 42-3, 46, 49, 73, 75, 77, 130, 135, 224, 227, 285, 301, 335, 433, 493.
LE CŒUR, 556.
LE ROY, 260.
LE RUMEUR, 516.
LE STRANGE, 505.
Lebou, 486, 556.
LECA, 552, 556.
LECLANT (JEAN), 11, 499.
LECLERCQ, 519.
LEFEBVRE DES NOETTES, 512.
légumes, 318.
LEICHT, 544.
LEIDLMAIR, 547.
LEMERLE, 521.
Léningrad, 115, 130.
LEMAIRE, 249.
Lemnos, 263.

LÉON VI, 30, 38, 43, 496.

LÉON L'AFRICAIN, 53, 157, 296.

LÉON L'ARMÉNIEN, 39.

LÉON DE TRIPOLI, 52.

LEONTIEFF, 311.

Lépante, 149, 192-7, 202, 205, 208, 211-5, 217, 219-20, 223, 245, 301-4.

Lépanthée, 195.

Lesbos, 191-2, 204.

LESCOT, 542.

LESOURD, 546.

lest, 179, 300, 424, 450.

LESURE, 523-8, 544.

le'ti le'ti, 426.

Leucade, 308.

Levant, 20, 24, 65, 295-6, 300, 310; - espagnol, 65, 67 : - français, 170.
Voir Machrek.

levanti, 200.

LEVATHES, 512.

LÉVI-PROVENÇAL, 496, 502.

levend, 200, 204, 217-8, 226; - *-i Rumi*, 204; *LEVENTIS*, 258.

LEVI DELLA VIDA, 500.

LEWICKI, 498, 500, 504.

LEWIS (A.R.), 495-8, 501, 511-2, 547.

LEWIS (B.), 519, 554.

LEZGIENS, 334-5, 355.

LI, 555.

Liban, 300-1 ; **forêt -aise**, 39.

Liber de fine, 63.

Libye, 272, 287, 291, 486-7.
lièvre, 112.
ligne (pêche à la), 153.
Limassol, 300.
limèn, 20.
limen, *limun*, 201.
lin, 98, 318-9, 353.
Lingah, 369.
LION, 273.
lions, 465.
Lipari (îles), 86.
LIROLA DELGADO, 498, 501-2.
Lisbonne, 67, 166, 518 ; **Aventuriers de -**, 472-4.
liturgie, 461, 466.
livarde, 35-7.
Liverpool, 286.
Liverpool, 400.
Livourne, 288-9.
livre de bord, journal de -, 301, 303, 305, 328.
Livre commentant... le don... (Le), 512.
Livre de l'avertissement, 508.
Livre de récits de voyages précieux..., 510-11.
Loango, 456.
loch, 328, 441. Voir **vitesse (des navires)**.
LOCKHART, 542.
lois. Voir **droit maritime**.
Lois (Les), 554.
lokham, 95.
LOMBARD (DENYS), 544, 546-7, 549.

LOMBARD (MAURICE), 498.
Londres, 274, 281, 330, 373, 391, 403.
LONGWORTH, 538.
LOPEZ DE TORO, 524.
Lophaburi, 510.
lorgnettes, voir **lunettes**.
Loro Kidul (Nyai, Ratu), 429.
LOTI (PIERRE), 468, 554.
LOTTE, 516.
loud, 297-9.
lougre, 36.
LOUIS, 299, 535-6, 553.
LOUIS (SAINT), 48, 159, 459, 499.
LOUIS XIII, 175.
LOUIS XIV, 175, 183, 230.
LOUIS XV, 253.
LOUIS-PHILIPPE, 279.
Loukkos, 289.
Loulou (île), 121.
LOU'LOU', 75.
Lourenço Marques, 123.
louvoient, voir **virement de bord**.
Luc, 552.
LUDOVISI (DANIELLO DE), 526.
LUDWIG, 537.
LULLE (RAYMOND), 63.
Lumbou, 121.
lumière, 424, 449.

lunettes, lorgnettes, 378-9, 381.

LUPO GENTILE, 523.

LURTING, 518.

LÜTFİ PACHA, 230.

luths, 107.

Lutrin, 326.

lycienne (côte), 495.

MAC EOIN, 543.

MAC FARLANE, 534.

MAC KAY, 539.

MAC KNIGHT, 549.

Macassar, MACASSAR, 395, 407, 411-2, 425-6.

machines, 272.

Machrek, 36, 53. Voir Orient (musulman).

Madagascar, 99, 103, 106, 113-4, 116-7, 123, 409, 415, 456, 506.

Madère, 169, 473; **madère**, 255.

madragues, 54, 294, 534.

Madras, 364.

Madura, 426.

MAGES, **religion des -**, 113, 457. Voir *MAZDÉENS*, *ZOROASTRIENS*.

Maghreb, 32, 36, 40, 51-4, 60, 64-5, 68-71, 150, 158-9, 183, 208, 228, 253, 279-81, 283-5, 288, 471, 496, 552; *MAGHRÉBINS*, 87, 231, 256. Voir Afrique du Nord, Occident musulman.

magie, magiciens, 163, 462, 553.

MAHAFALY, 456.

Maharâdja, 106.

MAHBOUBI, 556.

Mahdî, 52-3, 59, 386, 405.

Mahdia (Maroc), 167.

Mahdia (Tunisie), 30, 40, 50, 52, 59, 160, 235, 237, 496.
MAHÎR, 492.
MAHMOUD CHÂH (de Malacca), 429.
MAHMOUD CHÂH BAHMÂNI, 362.
MAHMOUD TAQI KHÂN, 366.
Mahmoudieh, 268, 270.
MAHMUD LE GEÔLIER, 227.
MAHMUD PACHA ANGELOVITCH, 204.
MAHMUD ŞEVKET, 525.
MAHOMET, 13, 16-19, 21, 24-5, 50, 256.
MAHOMET I^{er}, 190.
MAHOMET (MOHAMMED) II LE CONQUÉRANT, 149, 186, 191, 204, 213, 225, 522.
mahonnes, 197, 205.
MAHRA, 510; côte -, 441.
MAHRATTES, 397.
maïs, 440, 474.
Majorque, 86-7, 504.
MAJUL, 547.
Makallâ, 424, 440-3, 450, 463.
Mâkoufang, 120.
Makrân, 127, 406.
mal de mer, nausées, 10, 56, 219, 232, 234, 374, 378, 382, 388-90, 443, 491.
Malabar, côte du -, 96-8, 126, 417, 422-3, 457.
Malacca, détroit de -, Malaka, 98, 101, 118-9, 124-5, 147, 394-6, 412, 415, 428-30, 511, 514.
maladies, 403.
Malaga, 65, 151.

MALAIS, -ie, monde -, 22, 97-8, 103- 119, 403-4, 407, 410-5, 417-9, 425-31, 454, 459, 462-3, 495, 510, 514; **langue, littérature -e**, 22, 103, 118, 426-8.

Malatya, 210, 224.

Malây, 103, 106.

Malayalam (langue), 96.

Malayou (mer de), 135, 514.

Maldives, 22, 96-7, 113, 131, 404, 420, 423.

malékite (rite), 47, 97.

malgache (langue), 114.

Mali, 475.

malimo, 116.

Malindi, 116.

mallâh, 20.

MALOCELLO (LANZAROTE), 472.

Malte, *MALTAIS*, **ordre de -, chevaliers de -**, 27, 193-4, 199, 225, 227, 235, 246, 252, 259, 280, 285, 289, 291-2, 296, 300, 368, 375, 377-82, 385.

Malvoisie, 215, 239, 242. Voir Monemvasia.

MAMELOUKS, 28, 45-6, 48, 274, 277, 394, 453, 455, 489, 499, 532.

MAMI, voir ARNAOUT MAMI.

MAMI RAÏS, 163.

MAMI SEMSOUM, 164.

Manama, 449-50.

Manche, 169.

MANDALL (JOHN), 313.

MANDINGUES, 475-6.

MANDOLO, 202.

mangrove, bois de -, 404, 408, 447.

MANGUIN, 426, 549.

Mangychlak, 356-7, 359, 371.
Manille, 364, 547.
Mankârous, 121.
Mannar (île de), 405; golfe de -, 422.
MANSA MOUSÂ, 475.
MANSUR, 535.
MANTRAN, 525, 533, 539, 553.
Mantzikert, 184.
MANUEL I^{er}, 224.
Manzala (lac), 499.
mâôn, maona, 33. Voir *mavuna*.
mappemonde, 207.
MAPPILA, 417.
MAQDISÎ, 104.
Mâqil, 154.
MAQRÎZÎ, 49, 55, 98, 105.
marabouts, pieux personnages, tribus -iques, 151, 153-5, 168, 182, 462, 486.
Marc, 552.
MARÇAIS, 500-2, 517.
MARCHAND, 535.
MARCO LE GÉNOIS, 87.
MARCO POLO, 103, 126, 354, 420, 457, 507, 515, 552.
MARDER, 537.
mariage(s), inter -, 467.
Mâ'rib, 504.
mariuoli, 204, 214.
markab, 19.
Marmara, 184, 186, 209, 263, 488.

Maroc, 28, 54, 57, 150, 158, 167-9, 175-6, 183, 231-2, 244, 249, 251-6, 280-1, 285, 288-9, 294, 301, 453-4, 471, 483, 485-6, 516-7, 552; côtes - aines, 65-6, 68, 473-4; (Maghreb occidental), 474.

MARONITES, 39.

MAROUAT, 454. *MAROUAZÎ*, 95, 504.

Marrakech, 43, 66, 183, 231-2.

M.A.R.S., 502.

marsâ, 19.

Marsa Ali, 492.

Marsâ al-Khâriz, 158.

Marsa Zaïtoun, 529.

Marseille, *MARSEILLAIS*, 28, 53, 164, 209, 211, 273, 276, 283-4, 288, 321, 477, 492, 533.

MARTIN (B.G.), 506.

MARTIN (E.B. et C.P.), 546.

MARTIN (HENRI), 555.

MARTINEZ GROS, 502.

MARTORELL, 522.

marxisme, 492.

MAS, 524.

Mascareignes, 113.

Mascate, 98, 363-4, 366, 386, 394, 399-401, 416-7, 431, 440, 442, 448-9, 451, 466, 554.

Mâs-Fula, 120.

MAS-LATRIE, 500.

MAS'LOUD, 52.

MAS'LOUDÎ, 15, 99-100, 104-5, 107, 110, 114, 351-2, 471, 504-5, 508, 541.

MASSÉ, 543.

MASSIGNON, 511.

Massilia, 492.

MASSON, 533-4, 538-9.

Masulipatam, 396.

mât(s), mâtûre, 20, 26, 33-5, 37, 39, 41, 72, 80, 145; 174-6, 179, 189, 192, 205, 276, 297, 313, 323, 327, 333, 337-8, 342, 344, 360, 371-2, 382-3, 396, 402, 420, 422, 425, 436, 439, 445, 503-4; **Bataille des -**; 26, 30, 60.

Matadi, 424.

Matapan (cap), 310.

MATHILDE (PRINCESSE), 392.

Mâtchîn, 119.

mathématiques, 260, 402.

Mathieu, 552.

Matrah, 400. 449, 484.

MATTON, 531.

MAUNY, 506, 509, 554-5.

MAURES, - d'Alger, 161, 182, 250, 330; - de Mauritanie, 154-5 ; - du Maroc, 253-4; *MAURESQUES*, 177. Voir *MORES*, *MORISQUES*.

Maurice (île), 400.

Mauritanie, côte -nne, 153, 455, 483, 485-6, 503.

MAUSER, 369.

mauvais œil, 182.

mavna, *mavuna*, 201, 205.

MAWKEN, 404.

mavuna, voir *mavna*.

Mazagan, 294.

Mâzandarân, -*I(S)*, 357, 360, 366, 371-2; mer du -, *Darya-e -*, 350.

Mazara, 38.

MAZDÉENS, 15. Voir *MAGES*, *ZOROASTRIENS*.

mécaniciens, 279, 286, 369.

médecin(s), 71, 368, 374, 403, 447.

Médine, 18, 26, 73-5, 77, 79, 224.

Méditerranée, monde -n, 10, 13, 23, 92, 126, 146, 149-312, 315, 318-9, 321-2, 324, 330-1, 340, 347, 351, 358, 361-2, 374-82, 393, 395, 418, 430, 454-6, 463, 471, 476, 479, 488, 492, 497, 503, 537, 551.

medrese, 332.

MEEKER, 539.

mégalithes, 456.

MEHÉMET ALI, 247, 261, 267, 273-9, 281, 286, 301-2, 453, 464-5.

MEHMED BEG, 186.

MEHMED AKSARAYLI, 271.

MEHMED HAFID, 520.

MEHMED HÜSREV, 302.

MEHMED ŞÜKRÎ, 520.

MEHNER, 556.

MEHREN, 507-9.

MEILINK-ROELOFSZ, 546.

Meknès, 183.

MELEK AHMED PACHA, 332.

MÉLIKOFF-SAYAR (I.), 521-2.

Melilla, 233-4.

melons, 441 ; - **d'eau**, 80.

MEMBRE (MICHELE), 207.

Memghar, 153.

MÉNAGE, 525-6.

Ménagère (La), 292.

mendiant, 443.

Ménexène, 542.

MENTCHIKOFF (COMTE), 389.

menuisiers, 167.

Méotides (marais), 341, 344. Voir Azov (mer d').

MERCÉDAIRES, 248.

mercenaires, 124.

mercerie, 344.

MERCIER (M.), 496.

MERCIER (P.), 553, 556.

Mercure (planète), 20.

Mergui, 364.

MÉRINIDES, 28, 68, 159.

merkep, 19.

Mers-el-Kebir, 167, 290, 293.

Mersin, 271.

Merveilles de la Mer (Les), 132.

Merveilles de l'Inde (Livre des), 101-2, 107, 109, 112, 128, 131-2, 135, 471, 506-7, 509, 514-5, 554.

MESİH PACHA, 204.

Mésopotamie, 99 ; eaux -nnes, 494. Voir Irak.

Messine, 30, 73, 79, 84, 86, 307, 309; détroit de -, 308.

métal, -ux, 94, 99 ; voir **argent, fer**, or, etc., ; **-lurgie, produits -ques**, 126, 210, 276.

METHELLITH, 296.

meubles, 175.

MEZ, 496.

MEZEMORTA HÜSEYİN PACHA, 213, 526.

mezzane, 342. Voir **misaine**.

MICHAUD, 539.

MICHELET, 554.

MIÈGE, 516, 530, 533, 535.

miel, 139, 145, 318, 334, 336, 353, 441, 444.
Mikâmârous, 121.
MIKESELL, 498.
mil, 409.
MILES, 545.
Milet, 36.
Mille et une Nuits, 111, 133-4, 384, 513.
MILNE (SIR BERKELEY), 307-8, 310, 537.
Milo, 310.
Mimar Aga, 257.
MIMAUT, 273.
mîna, 20.
Minangkabao (pays), 120.
Mindanao, 415.
MING, 125-6, 460.
Mingrélie, -NS, 324, 334-5, 337, 339, 341, 344-7.
MINORSKY, 504-5, 540-1.
MIQUEL, 495, 503-8, 513, 540, 554-5.
MİRMİROĞLU, 522.
MIRZÂ HOSSEÏN ALI, 386.
MIRZÂ MAHDI, 367.
misaine, 420, 439; **vergue de -**, 303, 345.
Misevria, 320.
MISJUGIN, 506.
MITCHELL (JAMES), 520-2, 524-5, 544.
MITCHELL (MAIRIN), 493, 552.
mithcals, 142.
mo'allim, 116. Voir *mouallim*.
MO'ÂOUIYA, 24-7, 39, 43, 46, 48.

Modon, 237, 239, 241, 266, 523.
MOFAKHAM-PÂYÂN, 540.
Mogadiscio, 105, 408, 441-3, 445.
Mogador, 151, 294.
Moghân, 357; mer du -, 350.
Moghols (Grands), 396-8, 414, 453.
MOHAMMAD CHÂH QÂDJÂR, 361.
MOHAMMAD DE CHIO, 165.
MOHAMMAD IBN HASAN SU'UDI, 208.
MOHAMMAD MIRZÂ, 373.
MOHAMMED BEN ABDALLÂH, 183.
MOHAMMED BEN OSMÂN, 183, 520.
MOHAMMED BEN RAGANO, 474.
MOHAMMED BEY, 280.
MOHAMMED RABI, 364.
MOHAMMED SADOK, 280.
Mohammerah, 368.
MOHARREM, 275.
Mohenjo-Daro, 422.
Mohîth, 111, 115, 117, 510.
mohtasib, 76.
MOÏSE, 47.
Mokâ, 13, 438, 547.
Mokhtaçar al-'adjâ'ib, 102.
mol, 20.
Moldavie, 315, 320, 337.
MOLLAT (MICHEL), 10, 491, 493, 497.
Moluques, 114, 123.

mollusques, 152; **noms de -**, 298. Voir **coquillages**.

Mombasa, 399, 408, 437, 441-2, 446-7.

Monarchia hispanica, 555.

MONASTEREV, 493.

Monastir, 60, 235, 237, 243, 288, 297.

MONCHICOURT, 525.

Monemvasia, 237, 239. Voir Malvoisie.

MONFREID (HENRY DE), 548.

MONGOLS, terres -es, 96, 125, 185-6, 352, 354, 365, 394.

monitors, 271.

MONLAÜ, 517.

monnaies, 98, 336, 390, 476.

MONNERET DE VILLARD, 506.

MONOD, 534.

MONTAGNE, 515-6.

Monte Gargano, 228.

Montego Bay (**convention de**), 482-3.

MONTEIL, 507.

montres, 340.

MOOKERJI, 544.

MOORE, 545, 547-8.

MOORS, 405.

mooualladoun, 64, 67.

MOQADDASÎ, 95, 350, 469, 503-4, 506.

MORALES BELDA, 501.

mordâb, 360, 372.

Morée, 199, 213, 275, 303. Voir Péloponnèse.

MORELAND, 512.

MORENO, 530-1, 534.

MORES, 168.
MORIER, 368, 542.
Moriscos, *MORISQUES*, 158,160.
MORLEY, 547.
mort (en mer), 80, 466.
mortiers, 174-7; - à céréales, 441.
Mosandam (cap), 449.
Moscou, 356, 388.
MOSCOVITES, 341, 356, 358. Voir *RUSSES*.
mosquée, 50, 323, 335-6, 339, 404, 464, 485, 553.
Mossoul, 73, 79, 131.
Mostaganem, 234, 293.
MOSTAWFI, 540-1.
MO'TAHID, 43.
MOTAOUAKKIL, 49, 55, 58.
MOTOUCH, 276.
mouallim, 424, 439, 441, 450. Voir *mo'allim*.
MOUBARAK, 447-8.
MOUDJAHID, 63.
mouettes, 316-7.
MOUHARREM BEY, 301-3.
MOULAY ABDERRAHMAN, 255.
MOULAY AHMED, 175.
MOULAY AL-OUALÎD, 175.
MOULAY ISMÂ'ÎL, 183, 230, 253, 520.
MOULAY MOHAMMED, 231.
moules, 151.
MOULIÉRAS, 530.

MOURAD II, 190-1, 522.
 MOURAD III, 208, 231-2.
 MOURAD IV, 332.
 MOURAD (Bey de Tunis), 165.
 MOURAD RAIS, 165.
 MOURAD REÏS, 208.
MOURADITES, 165.
 MOURAT RAÏS, 168.
 MOUSÂ, 47, 56, 61.
 MOUSÂ BIN AL-MOBÂRAK, 113.
mousquets, 174, 176.
mousses, 330.
moussons, 20, 35, 95-6, 98, 121, 147, 363, 407, 409, 419, 440-1, 444, 447, 449, 483.
moutons, 182, 291, 318, 335, 381, 441, 473-4; **cornes de -**, 473. Voir **brebis**.
 MOYSE-BARTLETT, 547.
 MOZAFFAREDDINE CHÂH, 370.
MOZARABES, 67.
mrg, 153.
mtepe, 423, 463.
muezzin, 337, 441, 465.
Müjde-resân, 302.
 MUKHLIS, 549.
 Mu-lan-p'i, 474.
mulet(s), 103, 465.
mulets (poissons), 153, 155.
 MÜLLER, 493.
munitions, 175-6, 251, 259.

MURAT RAĬS, 165.
musc, 14, 98, 109.
musique, musiciens, 107, 187, 307, 332, 441, 447, 467, 554.
MUSSOLINI, 291.
MUSTAFA AĜA, 260.
MUSTAFA B. 'ABDULLAH, 520, 522, 524, 526-7. Voir HADJĬ KHALFA.
MUTERSE (A.), 266.
MUTLAK, 536.
Muza, 13.
Mytilène, 165, 167, 185, 189, 202-3, 263, 394.
NABATÉENS, 13.
nabout, 433.
nacre, 113, 146.
NADAVI, 492, 494-5.
NÂDER CHÂH, 365-7, 371, 453.
NADJÂF KOULI MIRZÂ, NAJAF KOOLEE MIRZA, 373, 385, 543.
NADJDI (CHEIKH ABD-UL-KRIM...), 439, 443, 445, 448-50.
Nadjrân, 14, 128.
NADRAOUI, 556.
NAGDALIEV, 541.
nageur(s), 139, 152, 413, 472, 538.
NAHROUÂLÎ, 116.
NAJAF KOOLEE MEERZA, voir NADJÂF KOULI...
NAJIM, 538.
nâkhodâ, 20, 131, 423-4, 469.
Nakour (**émirat de**), 151.
nâmeh, 22.
naouatî, 78. Voir *noutî*.

naphte, 353, 360, 371.

Naples, NAPOLITAINS, 30, 52, 253, 289-92, 555.

narguilé, 391.

NASNÂS (île des), 108.

Nâsreddin Châh, voir **Châh in Châh Nâsreddin**.

NÂSREDDINE CHÂH, 368, 387-92, 453.

NASRIDES, 28, 68, 160.

nasse, 294. Voir **filet**.

nationale-socialiste (idéologie), 492.

nattes, 337, 408.

naufnage(s), 62, 99, 162, 185, 257, 277-8, 327, 329, 338, 343, 367, 383, 425 ; **naufnageurs**, 343.

Naumachica (de BASILE PARAKOÏMOMÈNE), 33; - de LÉON IV, 43.

NAUPLIUS, 324.

nausées, voir **mal de mer**.

nautai, 78.

NAVAGERO, 203, 524-6.

Navarin, 237, 242, 247, 266-7, 269, 275, 277, 301, 303-5, 322.

naves, 195, 197.

navire (terminologie du), 19-20, 32, 200.

nâvkhodâ, 20.

N'Diago, 153.

nécromancie, 182.

neferlides (îles), 265.

Negombo, 405.

Nègrepont, 191. Voir Eubée.

Nègre (cap), 288.

nègres, voir **noirs**.

négriers, 447.
Nemours, 292-3.
Néolithique, 456.
NÉRON, 457.
nevrouz, 221.
NGUYEN VAN CHI-BONNARDEL, 553, 556.
Nias, 121.
Nice, 193.
Nicobar (îles), 97, 105, 118.
NICOLAS (A.L.M.), 543.
NICOLAS (MICHÈLE), 535.
NICOLAS (SAINT), 182.
NICOLAY, 534.
NICOLLE, 512.
NICOLSKY, 538.
Nicipoli, 271.
NIEBUHR, 367, 416, 542, 545.
NIED, 546.
NIEL, 551.
NIGÂRÎ, 226.
Niger, Haut -, 475-6.
NIKITINE, 541.
Nil, 24, 52, 75, 106, 273-5, 435-6.
Nil (le), 302.
Nizâbâd, 357, 359.
Nizam-es-Suitaneh, 369.
nizâm-i cedîd, 264.
Nizouaya, 359. Voir Nizâbâd.
NMAM, 497, 499.

NOAILLES (FRANÇOIS DE), 196-7, 205.

NOÇAÏR, 52.

NOE, 228, 462.

nœuds, 20.

NOGAY, 315, 318, 356.

NOINTEL (MARQUIS DE), 540.

Noire (mer), 184-6, 188, 191, 196, 209, 214, 218, 225, 263, 269, 271-2, 285, 287, 296, 300, 305, 311-47, 352, 354, 356-8, 393, 483, 488-9, 538, 540, 548.

Noirs, nègres, -ses, 14, 23, 99, 112, 114, 154, 252, 274, 304, 423, 443, 465, 471, 476, 486. Voir *ZANDJ*.

noisettes, 318-9, 321-2, 334.

noix, 23, 80; - **d'arec**, 409 ; - **de coco**, 77, 94, 408-9, 448, 450, voir **coco** ; - **de muscade**, 23.

NÖLDEKE, 493.

nolis, nolisements, 464, 477.

nomades (pasteurs), 154, 158-9, 291, 296, 298, 408, 455, 468, 486. Voir *BÉDOUINS*.

noms (de navires), 171, 303, 439.

Nord (mer(s) du), 163, 169.

NORMANDS, 28-9, 33, 38, 45, 62, 64, 71, 86. Voir *VIKINGS*.

NORRIS, 503.

notaire, 67.

Notices et Extraits..., 542.

Nouadhibou, 153.

NOUGARÈDE, 547-8.

NOUGIER, 551.

NOURI BEY, 269.

noutî, 20.

NOVELLA, 535.
novices, 330.
 Novorossisk, 312.
noyer, 110.
Nozhat..., 540-1.
Nuages de Magellan, 121.
 Nubie, 435.
NUMIDES (navires), 150.
 Nysiros, 295.
 'OBÂDA IBN AL-SAMIT, 25.
 OBAÏDAH BEN ABD-AL-RAHMÂN, 62.
 'OBAÏDALLÂH, 52, 59.
 OBERHUMMER, 525.
 Obhour, 78.
 Obolla, 15, 96.
Observer, 537.
Ocak (d'Alger), 165, 250; - **(de l'arsenal de Galata)**, 209-10, 220.
 Occident (**musulman**), 19, 28, 32, 36, 66, 471, 503. Voir Maghreb.
 Occident (**chrétien**), *OCCIDENTAUX*, 28-9, 63, 126-7, 133, 135, 194, 231, 355, 374, 384-5, 388, 409, 425-6, 477-9, 491, 540, 544. Voir **Chrétienté**, Europe.
 Océan (fleuve), 472.
 'ochar, 109, 114.
 'ocharî, 33.
oculus(-i), 462-3.
 Oczakov, 320-1.
 Odessa, 312, 321.
 odi, 420.
Odjak, 164, 209, 220. Voir *Ocak*.

œil, voir *oculus*.

OGHOUZ, 351.

Ogourtchinskii, Ogourtdjoy (île), 357, 371.

ogre, -sse, 146, 151, 471.

Oğuz Denizi, 351.

oignons, 80, 178, 318.

oiseaux de mer, 153, 178, 372, 391.

O'KANE, 542.

ÖKTE, 525.

OLÉARIUS, 358, 541-2.

olives, 178, 319; **huile d' -**, 53.

OLIVIER, 525, 530-1.

Oman, *OMANAIS*, 15, 92, 97, 99, 104, 124, 140, 142, 147, 364-5, 398-403, 407-9, 420, 442, 445, 448, 455, 459, 465-6, 484, 545, 551; mer d' -, 96, 128, 397, 399, 419, 550.

OMAN, 497.

Oman National Fishing Company, 484.

OMAR, 22-4, 46, 454, 495.

OMAYYADES, **Califat -**, 29, 31, 38, 40, 43, 45, 51, 56, 64-5, 67, 92, 99, 222, 224, 227, 274, 479.

OMM HARRÂM, 25.

omurga, 200.

Ongoudiya, 506.

onguent(s), 344, 355.

Onya, 334.

opium, 447. Voir **hachich**.

Opone, 444. Voir Haifoun.

or, 108-9, 113-4, 120, 123, 134, 138, 141-2, 147, 167, 362, 416, 475; **pièces d' -**, 70.

Oran, 64, 158, 160, 225, 233, 248, 251, 255, 290, 293 -ie, 292.
ORANG LAUT, 404, 545.
orge, 83, 124, 318, 339.
 ORHONLU, 526, 544.
 Orient (**musulman**), Méditerranée **-ale musulmane**, Moyen -, 29, 31, 36, 40, 51, 66, 72, 477-8, 484, 503. Voir Machrek.
Orientalisme, -tes, 10, 133, 373.
 Ormuz, 96, 124-5, 129, 206, 362-3, 394, 398, 407.
 ORTUNEZ DE CALAHORRA, 552.
 ORUÇ, 165.
 OSMAN, 18, 21, 24-5, 494.
 OSMÂN NOUREDDINE PACHA, 275, 278.
 OSMÂN PACHA, 165.
 Osovich, 336.
 Ostende, 390-1.
osthoul, 20.
 OSUNA SAVIÑON (MANUEL), 473, 555.
 Otrante, terre d' -, 52, 192.
OTTOMANS, Empire -, 52, 149-50, 161-2, 170, 173, 177, 186, 190-230, 256-73, 278, 283-7, 289, 295, 300-2, 304-5, 310-1, 313-31, 356, 358, 365, 373, 394-5, 453-5, 465, 477-9, 489, 526, 532. Voir *TURCS*.
 Ouadi Natron, 55.
OUAGOGO, 114.
OUAHHÂBITE(S), **mouvement** -, 274, 417.
 OUALID, 31.
ouagf(s), 55.
 Ouâq-Ouâq, 99, 104, 108-15, 123, 514.
 Ouarcheikh, 442, 449.
OUAZÎR, 454.

Oukilhadj, 465. Voir *vekil*...

OUKRAINTSEV, 313.

OUOLOFS, 153, 485-6.

Oural (fleuve), 371.

ours (peaux d'), 318.

Ourse (Grande), 121; **Petite -**, 120-1, 510.

OUSELEY (SIR GORE), 373.

ousiai, 33.

OUSTA MOURAD, 165.

OUZBEK, 356.

OWEN, 545.

ÖZBARAN, 544.

ÖZDEMİR, 526.

pacha(s), 173, 187-9; -d'Alger, 165, 171, 173, 249; - d'Erzurum, 326; - de Suez, 432-3; - de Tripoli, 251-2; - de Trébizonde, 538.

PACHTOUS, 454.

Pacifique (Océan), 184.

padrona, 202.

pagaie(s), payeurs, 425, 475.

page, 269.

pahlavi (langue), 495.

païens, 404, 473.

pain, 81, 83, 383, 385.

Pakistan, -*AIS*, 485, 488.

palangre, 485.

Palembang, 92, 120, 143.

PALÉOLOGUE, 544.

Palerme, 62, 73, 86, 469.

Palestine, côtes de -, -*IENS*, 25, 42, 74, 300, 457.

pâli (langue), 22.
palmes, 466.
palmier, 297, 436; - **de Thèbes**, 77. Voir **dattier**.
PANANTI, 530.
Pandanus utilis, 114.
paniers, 441.
Pânkoura, 118.
pantalons, 270.
Pantchour, 120-1.
Pantellaria, 27, 62, 307.
panthères, 465 ; **peaux de -**, 100.
PANZAC, 517, 519, 529-30, 533-4, 555.
papas, 341.
Pape, Papauté, 174, 193, 195, 199.
Paphos, 300.
PAPIN (VASILY), 355.
paradis, 21, 25, 56.
PARADISI, 516.
paraskalmion, 323-5.
Parçelar, 510.
PARDESSUS, 549.
parfums, 13-4, 134, 409, 417. Voir **aromates**.
Paris, 293, 388, 392, 435, 550.
PARIS, 497, 546-8.
PARMAKSIZOĞLU, 522, 526.
PARSI(S), 366, 400, 414, 422. Voir *ZOROASTRIENS*.
PARSONS, 545.
parts (de prise, de bénéfice commercial), 171-2, 330, 415, 439, 450-1.
PARTINGTON, 496.

Pâsalâr, 118-9, 121.

PASCAL, 428.

PASKOFF, 535.

passage (prix de), passagers, 71-2, 84, 86, 233, 363, 440-1, 443-6, 450.

Passarowitz (**traité de**), 320.

PATROCLE, 352.

patrona, 202, 536; - *bey*, 302-3.

paturani, 425-7.

PAUL, 458.

PAVET DE COURTEILLE, 505.

pavillons, 179, 193, 260, 306, 312, 379-81, 402, 441, 447.

paye, 203, 257, 261, 263. Voir **salaire, solde**.

peaux, 281, 318.

pêche, pêcheries, pêcheurs, 36, 54, 57, 64, 67, 152-7, 160, 172, 180, 202, 234, 262, 283, 287-97, 300-1, 324, 326, 353-5, 360-1, 368, 371-2, 393, 404-6, 416, 420, 425, 430-1, 445, 447, 454-5, 458, 462-3, 482-9, 535, 556 ; **barques de** -. 35-6, 166, 323, 422. Voir **perles (pêche des)**.

Pechina, 64-5, 67.

PEDERSEN, 553.

pédérastes, 468. Voir **homosexualité**.

Pedir, 120.

PEGOLOTTI, 354, 541.

peignes, 113.

peinture (de coques), 447.

Pekalongan, 485.

pèlerinage, pèlerins, 69-70, 74-7, 80, 86-7, 125, 232, 235, 243, 284, 368, 386-7, 406, 435-7, 454, 466, 475, 503 ; - **chrétiens**, 79-80, 84.

pélicans, 353.

PELLAT (CH.), 505-8, 540-1, 554.

pelle, 152, 200.

PELLEGRIN, 530, 533-4, 536.

PELLEGRINI, 497, 520.

PELLETIER, 516.

PELLIOT, 515.

Péloponnèse, 188, 239. Voir Morée.

PELRAS, 545.

Pemba, 99, 506.

Penang, 417. Voir Pinang.

Peninsular and Oriental..., 454.

PENNELL, 517.

Peñon d'Alger, 160.

pensions de retraite, 262.

Pera, 191, 432, 525.

Perak, 118.

Périple de la Mer Erythrée, 13, 23, 444.

perles, pêche des -, bancs -iers, 16, 97, 124, 404-5, 416, 422, 445, 450, 551.

Perles (Rivière des), 92.

Pérou, 491.

Perpolum, 334.

perroquets, 465.

PERRY, 513.

Perse, voir Iran.

Persépolis, 368-9.

Persique (golfe), 14-5, 17, 22, 43, 91, 96, 98, 101, 125-6, 129, 315, 362-9, 373, 394, 399-400, 404, 407-10, 414-7, 419, 422, 424, 438, 442, 450, 463, 484, 489-90, 493-4, 514, 544, 547, 550.

PERTEV PACHA, 215.

pertuseri, 250.

PERVANE OĞLU GAZİ ÇELEBİ, *PERVANE OĞULLARI*, 186, 538.
PESCE, 494.

pétrole, 312, 358, 360, 372, 406; **revenus -iers**, 410, 449, 489. Voir **naphte**.

PEYREFITTE, 555.

PEYSSONNEL, 249-50, 326, 530, 538-9.

Pharaonique (mer), 77-8. Voir Rouge (mer).

phare, 201, 229.

Phase, 335, 346.

PHÉNICIENS, 150, 362, 457; **navire -**, 36.

PHILIPPE II, 167.

PHILIPPE III, 158.

Philippeville, 289-90, 293, 307, 309.

Philippines, 418.

PHILLIPS, 545.

PHINÉE, 324.

Phocée, 218.

Phoenix, 26, 495.

phoques, 355.

PHOTIOS, 52.

piastres, 252-3, 262, 268, 328, 432-3. Voir *akçe*.

PICARD, 494, 496-503, 510, 515, 554-5.

PIDOU DE SAINT-OLON, 530.

pierre(s), - **de combat**, 187, 473; - **de cuisine**, 441; - **philosophale**, 124; - **précieuses**, 97, 104, 133, 356, 362, 388.

PIERRE LE GRAND, 359, 461.

PIESSE, 529.

PIGNON, 518.

pilons, 441.

pilote(s), pilotage, 165-6, 168, 172, 203, 257, 261, 269, 278, 324, 326, 342-3, 359, 375, 382, 418, 428, 447, 457.

Pinang, 118. Voir Penang.

pinisi, 426.

Pir Bâzâr, 372.

pirates, piraterie, course, 35-6, 38, 41, 48, 60, 64-5, 67-8, 93, 96, 99, 133, 151, 157-83, 192, 200-1, 231, 234, 255-6, 259, 274, 316-7, 323, 354-5, 357, 371, 394, 396-7, 400, 415-8, 425, 453, 455, 466, 517, 544, 547 ; côte des -, 455, voir *Trucial Coast*.

Pirée (Le), 310.

PIRES (TOMÉ), 125.

PÎRÎ MEHMED PACHA, 193.

PÎRÎ REIS, 117, 192, 206-7, 213, 215, 395, 510, 525.

piroque(s), 152, 155-6, 425, 475-6.

Pise, *PISANS*, 28, 41, 46, 53, 63, 68, 185.

PÏYALE PACHA, 194, 225, 356.

PLANHOL, 491-2, 494, 497, 500, 515-7, 536, 539-42, 545, 554-6.

PLATON, 362, 469.

PLEGUEZUELO, 502.

PLINE, 352, 515.

plomb, 174-5, 336, 422.

plongeurs, plongée, 413, 422, 538.

plumes, - de rokh, 102; - **d'autruche**, 281.

PLUTARQUE, 551.

Plymouth, 170, 368.

poésie, poètes, 14-5, 19, 43-4, 46-7, 70, 115, 122, 186-90, 195, 226-9, 232, 239-40, 331-2, 362-3, 373, 391, 426, 428.

point, 374, 382, 402, 424.

poires, 80.

pois chiches, 80.

poison (pêche au), 152-3.

poisson, 80, 151-6, 288, 297, 318, 344, 361, 363, 395, 406, 416, 431, 451, 457, 466, 485, 487-8; **colle de -**, 353; **conserves de -**, 380-1; **hommes -s**, 139; **huile de -**, 153, **noms de -s**, 298; - **salé**, **salaisons**, 155, 289-90 ; - **scie**, 102; - **séché**, **séchage**, 97, 153-5, 289, 408-9, 439, 445; **-s volants**, 95, 102.

poivre, 14, 120.

Pola, 307, 311.

polacres, 169, 180, 284.

polaire (étoile), 119, 121.

POLO, voir MARCO POLO.

Pologne, 319.

POLYBE, 350.

POLYNÉSIENS, 456.

POLYPHÈME, 147.

POMEY (PATRICE), 11, 497.

POMONTI, 547.

pompe(s), **pompage**, 342, 375, 377, 438.

POMPONIUS MÉLA, 352.

Ponant (français), 170.

Pondichéry, 396.

pont (lavage du), 267; **saleté du -**, 387; **surface du -**, 441.

Pont, pontique (**côte**, **forêt**, **culture**), 209, 322-4, 331.

PONTCHARTRAIN, 175, 183.

POPOVIC, 506.

porcs, **cochons**, 335-6, 401.

porc-épic, 152.

PORÉE-MASPÉRO, 548.

port(s), -uaire (activité, fonction), 14-5, 18-21, 30, 46, 63, 75, 119-20, 122, 135, 171-2, 201-2, 220, 233, 250, 257, 275, 280, 283, 286, 292-3, 326-7, 341, 353, 360, 369, 382, 398, 410, 416, 425, 436, 441, 444, 446, 469.

Port Soudan, 75, 463.

Porte (Sublime), 173, 196, 199, 216, 226, 259, 261, 274, 278, 314, 318, 340-1, 432.

Portendik, 154.

porteurs, portefaix, 220, 443.

Portland, 310.

Porto Farina, 169, 235, 237, 243, 280.

Porto Ferrajo, 289.

Portugal, *PORTUGAIS*, **langue -e,** 96, 99, 116-7, 153-4, 156-7, 164, 167, 169, 171, 176, 206, 224, 234, 249, 255, 288-9, 363-4, 382, 394-7, 399, 407, 417, 420, 425-6, 453, 463, 475, 512, 534, 550.

Po-se, 22, 92, 495.

poteaux de palétuviers, 447, 449-51. Voir mangrove.

poterie, 409.

Poti, 335.

POTIER, 556.

potlatch, 467.

pots-de-vin, 216, 260-1.

poudre(s), 174-6, 209-10, 251, 336, 359, 369, 379, 402.

Pouilles, 228.

POUJADE, 497, 504, 548.

POUJOULAT, 539.

poules, 139; **poulets,** 76, 390.

poulie, 342, 422, 436.

Poulo Condore, 22.

Poulo Djumur, 118.

Poulo Pinang, 118.

Poulo Sëmbilan, 118.

Poulo Sînâ, 119.

poulpes, 296.

poupe, 178, 182, 238, 257, 259, 335, 419-20, 425, 436, 438-9, 443, 550-1.

POUQUEVILLE, 531.

poutargue, 155.

PRADEL, 533.

Prairies d'Or, 95, 506-8, 541, 554.

prao(s), 393, 403, 413, 415, 419, 425-6, 431.

PRAWER, 503.

presse, 57-9, 252, 274, 277.

Preveza, 228.

Priaman, 120.

PRIEDE, 556.

prière, 16, 235, 238, 328, 424, 441, 461-2, 464-5, 468.

Prince Régent, 400.

Princes (îles des), 240-1, 286, 529.

PRINS, 491, 545-6, 548, 552-4.

PRINSEP, 513.

PROCOPE, 35.

PROKESH, 266.

Prolégomènes, 502.

protestants, 340.

PROVENÇAUX, 28, 185, 214, 259, 288, 290; Provence (côte de), 28, 67, 193, 477; **parlement de -**, **282**.

proverbes, 431.

prunes (pâte de), 318, 320.

PRUSSIEN(S), 360, 368.
Pruth (**traité du**), 320.
PRYOR, 494, 496, 498, 512.
Psara, 265.
Psaumes, 552.
PTOLÉMÉE, 23, 106, 114, 351.
Purgatoire, 544.
purification, 387, 417.
Pyramide (île de la), 108.
qaçida, 226.
QÂDJÂR(S), 365, 367-70, 374, 381, 385.
Qainogâ, 18.
Qaïs, 96, 124, 129. Voir Qechm.
Qamar, 106.
Qanbaloh, Qanbalou, 99, 114.
QANÇOUH AL-GHAOURÎ, 46.
Qânthou, 98.
QAOUÂSIM, 416-7.
qariyah, 72.
QARMATES, 42, 101.
Qasab, 235.
Qatar, 556.
Qatîf, 394.
QUATREMÈRE, 506-7, 542.
qayik, 187. Voir **caïque**.
Qaziân, 360.
QAZOUÎNÎ, 104, 107, 110, 113, 508.
Qechm, Qich, Kichm, 96, 364, 369.
Qinâ, 73, 75.

Qizil-Hisar, 241.

Qomr, Qomor, Qomoriyya, Qomâr, Qamor, Qimar, 103, 106; montagnes de -, 116.

Qoqina, 241, 529.

QORAÏCHITES, 18, 56, 414.

Qorzoum (mer des, *Bahr al-* -), 351.

Qous, 73-5.

quai(s), 200, 280.

quarantaine, 380, 382.

quart (service du), 402, 461.

QUARTI, 524.

QUIGLEY, 553.

quille, 41, 200, 425.

QUIRINI, 314.

Rabat, 60, 66, 151, 157, 167-8.

rabbins, vocabulaire -ique, 457-8, 550.

RABINO, 542.

Racht, 388.

radeaux, 19-20, 134, 152, 155, 297, 383, 406, 456.

RAFFLES, 412, 416-7.

Raguse, *-AINS*, 165, 253, 269, 284.

rahmânî, râhnâmag, râhnâhmeh, 20.

raïs, rayyis, 149-150, 162, 164, 168, 171-3, 178, 183, 204, 231, 233, 245, 247-51, 253, 255, 257, 283. Voir *reis*.

raisiné, 318, 320 ; **raisins secs**, 319.

RAMA, **Ramayana**, 429.

ramadan, 461, 465. voir **jeûne**.

RAMADAN (RAMAZAN) PACHA, 163.

RAMAZAN TCHELEBI, 338.

RAMBAUD, 538.

rames, rameurs, avirons, 20, 33, 50, 152, 163, 175-6, 178, 180, 187, 192, 200, 220-1, 229, 241, 245, 253, 304, 316, 323, 326-7, 333-4, 338, 346, 371, 415, 425, 428, 528, 538. Voir **chiourme**.

RAMICHT, 129.

Ramny, 97.

rampes de débarquement, 31.

Rams, 416.

Rânadj, 505.

RANTOANDRO, 546.

RAPHAËL DU MANS, 540.

Ras Addar, 235.

Ras al Khaïma, 416.

Ras Charma, 444, 449.

Ras Haifoun, voir Haifoun.

Ras el-Ourk, 233.

RAŞİD, 525.

rasoirs, 440.

RATZEL, 553.

RAY, 535.

raya(s), 204.

RAZILLY (ISAAC DE), 168, 518-9.

RAZIN (STENKA), 358.

razzia(s), 154, 187, 300, 416, 547.

reala, reale, 202, 536.

RECCANA (ANTOINE), 355.

RECLUS, 534.

Reconquista, 68, 158, 470-1.

REDDÉ, 552.

« **Réformes** » (en Turquie), 271, 286.
REGEL, 521.
REGGIO, 62.
Regrets (Les), 523.
REID, 544.
REINAUD, 499, 505.
reis, 149, 200, 216-7, 226. Voir *raïs*.
REIS (clan des), 405.
Reisülbahr, 185.
Rëkan, 120.
Relation de la Chine et de l'Inde, 93-6, 98, 100-2, 104-5, 108, 130-1, 147, 505-6, 515.
RÉMONDON, 500.
RENAUD DE CHATILLON, 74, 393.
RENAUDOT, 505.
renégat(s), 30-1, 50-2, 69, 160-5, 168, 178, 182, 192, 195, 203-4, 208, 212, 217, 230, 243, 248-51, 282, 330, 356, 453.
RENTZ, 545.
requin, 95, 155; **graisse de -**, 77.
Requin (le), 180.
Reşadiye, 273, 305.
RESINK, 549.
REVOL (J.), 532.
REVOL (Lt.), 516.
Révolution Française, 180, 254, 265.
Reyes de Taifas, 63, 65.
REZÂ CHAH PAHLAVI, 361, 370, 487, 489, 552.
REZÂ KOULI MIRZÂ, 373.
rhinocéros, 97, 103-4; **peaux et cornes de -**, 409.

Rhodes, *RHODIENS*, **chevaliers de** -, 25, 167, 185, 191-4, 202-4, 223, 225, 263, 272, 295, 526.

Riau (archipel de), 545.

ribât(s), 54, 60, 469.

RICARD, 534-5.

RICCI, 493.

RICHARD (F.), 552.

RICHARD (J.), 499, 541, 544.

RICHARDS, 544.

RICHELIEU, 168.

ricin (huile de), 77.

RIEFSTAHL, 521.

RIEUCAU, 491.

Rif, 40, 66, 294; côte -aine, 151, 157, 234, 255-6.

RIGGIO, 517.

RIGNY, 266.

RIGODIT, 292.

rihla, 70, 231, 503.

rihtim, 200.

RILEY, 555.

Rion, 335, 346.

RITTER, 552.

Riyadh, 449.

Riyâdh En Nofous, 500.

riyala, 202, 536; - *bey*, 302, 304.

riz, 94, 125, 137, 139, 300, 319, 326, 355, 366, 372, 389, 403, 409, 412, 438, 440-1, 444-5, 451; **-iziculture**, 411, 429.

Rize, 318-20.

ROBEQUAIN, 544.

ROBERT-MULLER, 491.
ROBIN, 493.
ROBINSON, 506.
rocambeaux, 436.
ROCHE, 534.
ROCKHILL, 555.
ROCQUEVILLE, 517.
ROE, 538.
ROGER II (DE SICILE), 159.
rokh, 102-3, 133, 147, 507.
ROM, 69. Voir *ROUM*.
romanes (langues), 33, 201.
ROMAIN DIOGÈNE, 184.
ROMANOV, 358.
romans, -de chevalerie, 459; - **noirs**, 513; - **picaresques**, 227; - **populaires**, 132.
romantique (époque), 459.
Rome, *ROMAINS*, **Empire** -, 13-4, 28, 62, 208, 289, 381, 457, 460, 463, 476, 501; - orientale, 81.
ronds (vaisseaux), 32, 163, 166, 169, 177, 187, 195, 213, 256, 419.
roseaux, 316, 335-6.
ROSELLY DE LORGUES, 554.
roses, 193-4; île des -, 107.
Rosette, 48, 52.
ROSICLAIR, 459.
ROSSI, 528.
ROTALIER, 517.
Rotterdam, 176.
Rouâd, 25, 300-1, 455.

ROUAUD, 547-8.

ROUD (île des), 108.

ROUDHANE, 535.

Roufidji, delta du -, 424, 438, 442, 447-8, 450-1.

rouge (couleur), 463.

Rouge (mer), 13-4, 18, 21, 24, 31, 35, 74-7, 88, 91, 126, 274, 315, 351, 362, 394-5, 406, 409, 414, 420, 423, 432-8, 463, 466, 497, 544, 547, 550.

Rouges (îles), 529.

ROUM(S), *ROUMIS*, 44, 47, 72, 85-6, 158, 199, 394.

Roumanie, 300.

Roumélie, 319, 337.

roupies, 440, 443, 445, 449-51, 550.

ROUSSEAU (A.), 497.

ROUSSET, 530.

ROUSSIN, 515.

routier(s), 20, 122, 131.

routine, 441, 461.

ROUX (FRÉDÉRIC), 180.

Rouz-nâme, 388.

ROWLEY (SIR JOSHUA), 270, 381.

ROZET, 294.

ruba'i, 85.

RUBRUCK, 352.

rumb(s), 20, 324.

RUMES (OS), 394. Voir ROUM.

Rusé (le), 180.

RUSSES, Russie, 247, 259, 261, 264, 271-2, 277, 305, 311-4, 316-8, 320-2, 330, 339, 353, 355-6, 358-61, 364, 366, 371-2, 388-92, 460-1, 493, 537-8.

RÜSTEM, 193.
rüzgar, 200.
RYCAUT, 529.
SAADI, 129, 362, 542.
SAADIENS, 231, 289.
SAAF, 545.
sabâr, 20.
SABATIER, 547.
sabbat, 457.
sable, 464.
sabres, 174.
sac(s), 318, 337, 422, 440.
sacchari, 444.
SACHAU. 505.
sacrifice(s), 182, 417, 462-3.
SÂDEK KHÂN, 367.
Sadikia, 280.
saëttes, 180. Voir *tchaïki*.
safavide (époque), 361, 364-5.
SAFFET BEY, 544.
Safî, 68, 473.
Sâfid Roud, 361.
Safîna, 19.
Safîna-ye Soleïmâni, 364.
safran, 358, 360.
sagènè, 494.
Sahariennes (côtes), 289, 554.
Sahel (tunisien), 288, 298 ; côtes du -, 54.
Sahîfa bain al-haramâin, 386.

SAHNOUN BEN QÂDIM, 47.
 SAÏD (EDWARD), 491.
 SAÎD (de Crète), 52.
 SA'ÎD (sultan de l'Oman), 466.
Saint(s), noms de -, 462, 472.
 SAINT-GERVAIS, 530.
 Saint-Gratien, 392.
 SAINT-LOUIS, 462, 486.
 Saint-Marc (cap), 71, 73.
 SAINT-PRIEST (Monsieur de), 432.
saïques, 327, 341-3.
 SAISSET (ÉMILE), 554.
SAKALAVES, 456.
 Sakarya (bas), 209.
 SALADIN, 28, 45, 49, 51, 54, 57, 60, 66, 74-5.
saiaire, 54-5, 263. Voir **paye, solde**.
 Salalé, 442, 448.
salamandre, 102.
 Salamine, 189.
 Salamiyya, 52.
 Salé, *SALÉTINS*, 65, 68, 157-8, 160-1, 163, 166-70, 172, 175-7, 183, 251-4, 256, 517, 520.
 SALIH PACHA, 226.
 SALMÂN REIS, 394-5.
 SALOMON (Roi), 77, 457.
 Salonique, 30, 33, 210, 284, 286. Voir Thessalonique.
salpêtre, 318.
salure (de l'eau de mer), 156, 351.
 SALVAGO, 517-9.

SAMA, 405.
samandal, 102, 112.
Samarcande, 363.
Samastris, 315.
sambouk(s), 119, 416. 420-3, 441, 463.
Samhan, 449.
Samos, 185.
Samothrace, 188.
sampan(s), 126, 423.
Samsoun, 315, 334-5.
SANA, 551.
sancak (gouverneurs de), - *beyi*, 219, 225.
SÀNCHEZ ALBORNOZ, 502.
sandal, sandalos, 32, 101, 201.
SANDOVAL, 530.
SANSON, 164.
sant, 39.
Santé (service de) navale, 264. Voir chirurgiens, médecins.
Santorin, 310.
SANUTO (MARINO), 522.
Sapanca (lac de), 209.
Saragosse, 65.
Saray (mer de), 354.
Sardaigne, eaux de la -, 36, 61-3, 71, 73, 88, 288, 291, 308; SARDES, 165, 289, 292.
sardines, 36, 153, 290.
Sargal, 118.
Sâri, 357; mer de -, 350.
Saruhan (émir de), 188.

SASSANIDES, Empire -, 15, 21-2, 92, 349-51.
SATAN, 50, 69, 130, 229, 238, 458.
SATHER, 545.
Şatir köy, 334.
satourai, satoures, 32.
SAUSSURE, 494, 511-2.
sauterelles d'eau, 95.
SAUVAGET (JEAN), 127-9, 131, 495, 504-6, 512-3, 515.
SAVARY, 507.
SAVÎRUS, 499-500.
savon, 188, 191, 300, 336.
SAYED 'ALI MOHAMMAD, voir BÂB (LE).
şayka, 316, 337.
SAYYED HASAN B. ZAÏD, 353.
sayyids, 413.
SAYYID SA'ÎD BIN SOLTÂN, 400-1.
SAYYID SOLTÂN IBN AHMAD, 400.
scaloccio (al), 178, 205.
SCANDINAVES, 163, 554. Voir *DANOIS*, Suède.
scaphandre, 290, 295.
scapoli, -o, 204, 216.
SCHAFER, 515.
SCHEFER (CH.), 523, 540.
SCHIAPARELLI, 503.
SCHLEGEL, 515.
schooners, 425.
SCHULTZE, 492.
SCHWEIZER, 542.

SCYLAX DE CARYANDA, 362.
SEBAG, 496, 501, 517, 519-20, 529-30.
Sebastopol, 312.
Sebou, 66, 289.
SECO DE LUCENA, 503.
Sedouikech, 298.
SEGHERS, 542.
şehzâde, 227.
Seihout, 441.
Sejarah Malayu, 428.
sel, 288, 297, 300, 311, 334, 336, 344, 358, 360, 363, 371-2, 408-9, 440, 444-7, 451, 457.
SELDJOUKIDES, 185-6, 315, 521.
SÉLEUCUS NICATOR, 351.
SÉLIM I^{er}, 149, 190, 192, 204, 206, 212, 215, 224-5, 312, 523.
SÉLIM II, 209, 219.
SÉLIM III, 261-5, 267, 453, 479, 531.
Selimiye, 269.
selles, 318.
Sëmbilan, 118.
SÉMITES, **peuples -iques**, 463, 492.
séné, 14.
Sénégal, côtes -aises, 153-4, 456, 462, 485-6, 556.
Senf, 140, 144-5, 147.
senne, 485.
sensile (alla), 178.
Sept Ans (guerre de), 254, 283.
Sept Dormants, 462.
serasker, 215, 302.

SERBE(S), 204.
Serçe Limani (**navire de**), 38, 53.
SÉRÈRE (pays), 486.
SERJEANT, 546, 547, 549.
sermones, 32.
serpent(s), 93, 102, 117, 144, 146, 395.
Serpent (le), 180.
SERRA, 515.
SERRANO, 523.
sésame, huile de -, 145, 409, 444.
SESTINI, 553.
Séville, 47, 62, 64-7.
SEVİM, 521, 524, 526, 538, 544.
SEVIN (OLIVIER), 11, 546.
sextant, 328, 424.
Seyâh-Kouh (presqu'île de), 371.
Seyâhat nâmesi, 333, 541.
SEYBOLD, 506.
Seychelles, 114, 442, 466.
Sfax, *-IENS*, 235, 237, 243, 291, 296-8.
SGIP, 155.
SHAFFER, 549.
SHAW, 530-1, 536.
SHEPPARD, 556.
sherbet, 448.
shillings, 446.
Siam, Thaïland, 118, 125, 135, 364, 415, 510.
Sicile, *-IENS*, 27-8, 31-2, 40, 45, 47, 52-3, 56, 61-2, 66, 70-2, 77, 81-6, 89, 180, 214, 235, 280, 288-92, 453, 469, 471, 504.

SIDDIQI (A. H.), 556.
SIDDIQI (M. I.), 546.
Sid Etturki, 280-1.
SİDİ ALİ ÇELEBİ (REİS), 111, 114-5, 117, 123, 130, 226, 228, 395.
SIDI BETKA, 182.
Sidi Daoud, 54, 288.
SIDI MOHAMMED (1635-64), 176.
SIDI MOHAMMED (1757-90), 250, 253.
SIDI MOHAMMED BEN ALI AL-FICHTALI, 529.
Sidon, 36.
sièges, 30.
sifflet, 377, 382, 424.
signaux, 178, 260, 302-4, 380, 382.
silbâr, 20.
Şile, 334-5.
Silifke, 300.
Silves, 65.
Simi, 275.
Simisso, 315.
SIMON, 494.
SIMON DE CATANE, 249.
simourgh, 103.
Sinaï, Mont-, 77, 406, 432, 435.
SİNAN, 163.
SİNAN ÇAVUŞ, 193.
SİNAN PACHA, 215, 219, 225-6.
Sind, 31, 134.
SINDBÂD (« **le Marin** », ou « **le Marchand** »), 102-3, 106, 132-4, 431, 513-4; - « **le Portefaix** », 134; - « **le Terrien** », 514.

Singâfour, 119.
Singapour, 414.
singes, 104-5, 108, 112, 133, 140-2, 147, 429; hommes -, 133.
Sinkel, 121.
Sinope, 185-6, 198, 210, 216, 263, 271, 315-6, 319, 321-2, 328-9, 334-5, 337, 488, 538.
SINO -TIBÉTAINS, 106.
sipahi, 219.
Sipias, 345.
Sirâf, 96, 99-100, 104, 107, 113, 127-8, 135, 142, 147, 398, 468, 514.
sirènes, 146, 458.
Sitia, 290.
SLADE (ADOLPHUS), 267, 269-70, 531-2.
SLANE (DE), 496, 502, 517.
SLAVES, 24, 33, 52-3, 266; **langues-**, 201.
SLOCUM (JOSHUA), 256, 530.
Smyrne, 163, 184, 187-8, 270, 284, 286, 368, 378. Voir İzmir.
Socotra, 23, 31, 99, 394, 442, 506.
Sofâla, 99, 105, 114, 116, 394.
Sofâliyya, 116-7.
Sofia, 210.
Sohaï, 121. Voir **Canope**.
Sohum, 263.
soie, **soieries**, 94, 98, 120, 196, 253, 313, 318, 353-6, 358, 360, 409.
SOKOLLU MEHMED PACHA, 208, 225.
SOLAÏMÂN, 52.
SOLAÏMÂN (marchand), 93, 96.
SOLAÏMÂN AL-MAHRÎ, 115, 117, 122-3, 125, 424, 510-1.
solbâr, 20, 121.

solde(s), 55, 58, 64, 216, 253, 262-4, 266, 277, 402. Voir **paye**, **salaire**.
SOLIMAN LE MAGNIFIQUE, 194, 209, 214, 225-6, 229.
SOLPAN (ANTOINE), 355.
SOLTÂN MOURAD MIRZÂ, 389.
Soltâniya, 354.
Somalie, côte -, -S, 408, 423, 440-1, 444-5, 485, 548.
sonde, **sondage**, 118-9, 280, 438.
SONG (du Sud), **époque** -, 125, 474.
SOPHER, 545.
sorcier(s), **-ères**, 458, 462.
SOTTAS, 497.
sottili, 212.
SOUAHÉLIS, langue -e, 448, 467.
Souakin, 75.
SOUCEK, 518, 525-6.
SOUCHON, 311-2, 538.
SOUDANAIS, 406.
soude, 55.
soufi(s), **soufisme**, 57, 426.
soufflet, 422.
soufre, 129, 176.
SOUKSOU, 336.
souliers, 344. Voir chaussures.
Soulou, mer de -, 405, 418, 425.
SOUNBÂD, 134.
soupe, 304.
Sour, *SOURÎ(S)*, 408, 440-2, 445-7, 551.
Sourabaya, 413.
Sourate, 133, 364, 366, 396-8, 414, 418, 547.

Souraya, 413.

Sources inédites de l'histoire du **Maroc**, 534.

Sous, 152, 294.

sous-développement, 478.

Sousse, 54, 60, 169, 235, 237, 243, 296.

SOUTCHA, 336.

soutien des Mahra... (le), 510.

soviétique(s), gouvernement - , URSS, 361, 484, 487-8, 490, 492.

SPANDOUYN, SPANDUGINO, 523, 525-6.

SPENCER (EDMUND), 330, 539.

SPERBER, 550, 552.

Spetzia, 265, 290.

Spinalonga, 300.

Spitfire, 379-80, 382.

sposalizio del mare, 194.

SPRENGER, 494.

STADEN (HANS), 534.

STAPEL, 546.

STARK (FREYA), 550.

STEENSGARD, 546.

STEPANOV, 541.

Stockholm, 175.

stolos, 20.

Stora, 290.

STRABON, 13, 150, 323, 350, 352, 493, 515, 539, 542.

STRIPLING, 544.

STRONG, 506.

SUAREZ MARTINEZ, 518.

sucré, 125, 253, 300, 319, 372, 380, 408-9, 438, 440, 445, 451. Voir canne à -.

Sud (mers du), 31, 43, 91-148, 206, 224, 393-451, 460, 469-70, 475-6, 492, 544. Voir Indien (Océan).

Sude (baie de la, **base navale de la**), 272, 532.

Suède, SUÉDOIS, 174, 176, 253, 263, 276, 280, 321.

Suez, 117, 198, 206, 216, 274, 319, 394-5, 432-5; **canal de -**, 310, 419; golfe de -, 74.

Suğdak, 185.

SULEİMAN 'ALEMDAR, 303.

Süleymaniye, 229.

Sultan Ibrahim (poisson), 381.

Sumatra, 97, 103-4, 106, 114, 118, 120-1, 123-4, 147, 395, 415, 426, 456, 507-8, 510-1, 514-5.

Sunna, 48; SUNNITES, 365-6.

superstitions, 182, 462.

Sureyyâ, 303.

Suse, 368-70.

SVORONOS, 534.

SWANSON, 493, 552.

SWEET, 547.

Syair perahu, 426.

SYNESIUS, 457.

Syracuse, 30.

syriaque (langue), 133, 301. Voir **araméenne (langue)**.

Syrie, côtes de -, SYRIENS, 17-8, 23-5, 28, 32, 36, 42, 45-6, 54, 62, 70, 77, 224, 261, 276, 279, 290, 295, 300, 373; mer de -, 24, 259.

Syrte (Grande), 291; Petite - 296-8, 455.

tabac, 162, 258, 273, 300, 441.

tabăhrit, 156.

Tabarestân, 353, 357; mer du -, 350.
TABARÎ, 493-5.
Tabarka, 54; Tabarque (île de), 287.
tabou, 50, 153-4, 319, 322, 398, 456-7, 459.
Tabriz, 322, 386.
TA-CHE, 22, 92, 495.
TADJIK, 22.
Tafilalet, 252.
Taganrog, 321.
Tage, 38.
TAGHLIBITES, 15.
TAHİR PACHA, 269.
TAÏ CHÜN-FU, 515.
taïffa, 171, 250.
tailleur(s), 255.
TAITBOUT DE MARIGNY, 324, 539.
Taïzam Tourî, 124.
TALAAT, 310, 312.
Talâgîh, 121.
Talani, 541.
takib-bend, 230.
TALBI, 499-500.
ta-Lei, 184.
Tâlech, 354, 357.
TALIB, 547, 553.
Taliva, 541.
Talmud, 457, 550.
taluy, taluy ögüz, 184.

Taman, 319, 336.
tambours, 107, 113, 193, 446, 450.
Tamgrout, 231.
TAMÎM, 15.
TAMOULS, 422; **langue -e**, 116.
Tana, 354.
Tânah, 22.
Tanaïs, 341. Voir Don.
Tanbourak, 118.
T'ANG, **époque -**, 101, 515.
täng, *tängiz*, 184.
Tanger, 253, 281, 289, 294.
Tanguistân, 407.
TANTICH, 556.
taouq al-akhdar (al-), 472.
tapis, 98, 124, 319, 344, 390, 409, 465.
TAPYRI, 350.
TARAFÄ, 493.
Tarente, 28, 52.
Tarfaïa, 156, 289.
Tarf Fourk (cap), 233.
Targha, 233.
tarides, 32.
TARIGO (LUCHINO), 355.
Tarih al-Hind al-Garbi, 208.
taritai, 32.
TARLING, 547.
Tarse, 39, 43, 52.
tartane, 166, 518.

TARTARE(S), TATARS, 341, 355-6, 358; - de Crimée, 315, 337; - **de la mer**, 378.

Tartarie, 327, 341.

tatouage, 469.

Taurus, 39 ; - cilicien, 276.

tavernes, taverniers, 182, 204, 220, 260, 520.

TAZIEFF, 554.

tchaïki, 316-7. Voir **saettes**.

TCHAKA, 184.

Tchampa, 97, 147, 515.

Tcheleken (cap), 357, 371.

Tchîn, 119.

TCHOLAS, 125.

Tchouan Tcheou, 98.

Tchourâ, 119.

Tchykychlar, 357, 371.

teck, 39, 126, 408, 439.

Téhéran, 373, 388, 544.

tekfour, 187, 189.

Tekirda^g, 218.

tempête(s), 16, 52, 61-2, 71-2, 78, 81-3, 136, 156, 182, 189, 232-5, 240-1, 337-8, 340, 363, 367, 375-7, 389-90, 436, 457-8, 471.

Temple (ordre du), 300.

Ténèbres (mer des), -Ténébreuse, 471-2.

Ténédos, 187.

TENENTI, 519.

Tenerife, 152.

Ténès, 64, 158, 234, 293.

tennîn, 352.

TERESTCHENKO, 493.

Termini, 73, 86.

TERRAY, 282.

Terre-Neuve, 169, 470, 554.

Terre Sainte, 28, 89. Voir Palestine.

TERRIER, 535.

tersane, 33; *Tersâne-i Âmire*, 192, 256. Voir Galata (**arsenal de**).

tershâna, 33.

Tétouan, 166, 233-4, 244.

textiles, 125, 210. Voir **coton, laine, soie**.

Thaïlande, voir Siam.

thalers de Marie-Thérèse, 449.

THARAUD, 502.

tharîda, 32.

thé, 94, 253.

THÉATINS, 345.

thermos (bouteilles), 440.

THÉSÉE, 324.

Thessalonique, 27, 36, 52, 504. Voir Salonique.

THOBIE, 534.

THOLOZAN, 389-90.

THOMAS, 522.

THOMAZ, 511.

thon (pêcheries de), 54, 485, 534; **thonaire**, 288.

THOUMIN, 536.

Thrace, côtes de -, 188, 204, 209, 220, 311, 318.

TIBBETTS, 493, 505, 509, 511, 546.

TIEPOLO (ANTONIO), 526-7.

TIETZE, 51-2, 524, 526, 528, 532.

Tiflis, 392.
Tigre, 93, 96.
Tihâma, 18.
timar, 219, 478.
timbales, 187-8.
Timiris (cap), 153.
Timor, 123.
TIMOUR, 190.
TIMOUR MIRZÂ, 373, 376, 381.
TIPHYS, 324.
tîr, 20.
Tiram Tourî, 124.
Tiran le Blanc, 191.
TIRIDATE, 457.
TIRPITZ (VON), 311, 537.
TITE-LIVE, 460.
Tiyouman, 97.
TLATLI, 535-6.
Tlemcen, 64, 158.
TOBING, 549.
toile(s), 174, 209, 211, 281, 318-9, 344. Voir **textiles**.
Tokat, 319.
TOLLOT, 520.
TOMASCHEK, 510-1.
tombe(s), tombeaux, pierres tombales, 156, 232, 283, 462, 466, 468.
Tonkin, 93, 150.
Topographie chrétienne, 14.
Tor, 432-5.

Torkmântchay (**traité de**), 360.

Torkomân Sahara, 372.

torpilles, torpilleurs, torpillage, 271, 308, 312; **contre-torpilleurs**, 306-7.

Tortosa, 65.

tortue(s), 139, 395; **écaille de -**, 100, 102, 409 ; **pêche des -**, 153.

Toscane, TOSCANS, 254, 276, 284, 289.

TOSCHI, 519-20, 553.

TOTT (BARON DE), 260, 466, 531, 534.

Toulon, 193-4, 309.

TOULOUNIDES, 29, 40, 52, 496.

tourisme (littoral), 460, 552.

TOURNEFORT, 324, 539.

tours de guet, 161.

TOUSSAINT (AUG.), 512, 514, 544, 546.

TOUSSAINT (J.), 552.

Trabzon, voir Trébizonde.

Trafalgar, 198.

Transcaucasie, 359.

Transylvanie, 337.

Trapani, 73, 86-8.

trato de Argel(el), 179.

Travancore, 422.

Trébizonde, **empire de -**, 186, 210, 272, 286, 305, 313, 315-21, 323-4, 327-30, 333-5, 346, 356, 538.

tremblements de terre, 543.

Tres Forcas (cap), 233.

TREVISANO (DOMENICO), 524-5, 527.

TRÉZEL, 542.

triangle, 462-3.

Trinidad, 207.

TRINITAIRES, 248.

trinquarts, 265.

trinquet, 303, 342.

Triomphe de la Justice, 438-51.

Tripoli (de Libye), 40, 71, 156, 160-1, 163-5, 169, 174-5, 226, 236-7, 242-4, 248, 251-4, 297, 517; Tripolitaine, côtes de -, 151, 155, 236, 486-7; **escadre** -, 302.

Tripoli (de mer Noire), 320.

Tripoli (de Syrie), 38, 52.

trirèmes, 191.

Troodos, 39.

Trophées (Les), 508, 523.

TROTIGNON, 516, 556.

TROUBRIDGE, 306, 308.

Trucial Coast, 416.

TRUMPENER, 537.

TSCHUDI, 529.

TUCHMAN, 537.

tulipes, 193-4, 227.

Tunis, 28, 32, 38, 47, 51, 54, 56, 59, 61-2, 71, 158-61, 163-5, 169, 173, 195, 228-9, 235, 248, 254, 281, 284, 453, 477, 517-8, 533.

Tunisie, 33, 40, 169, 224, 251, 254, 279-82, 288, 290-1, 294, 296-9, 301-2; -*ENS*, 163, 235, 486; côtes -nes, 52, 54, 287. Voir Ifrîqya.

TURAN, 521, 556.

turban(s), 336, 338, 436, 440, 445, 465-6.

TURBET-DELOF, 519.

Turbinella pyrum, 405.

TURCS, 29, 89, 107, 112, 116, 124, 164, 166-8, 170-1, 182, 184-232, 236, 238, 242-3, 245, 248, 250, 255, 273, 275, 277, 281, 283-6, 288, 305-6, 311, 313-47, 353, 365, 369, 371, 381, 394-5, 432, 463-4, 478-9, 520, 551-2; voir OTTOMANS; **turque (langue, littérature)**, 19, 33, 133, 149, 184, 199-202, 208, 226-9, 260, 298, 301, 346, 350-1, 381, 529; Turquie, 162, 173, 249, 296, 305-6, 310-2, 483, 488-9, 491, 540.

TURGAY, 538-9.

TURGUT, 204, 225-6.

TURKI, 503.

TURKMÈNES, 355, 364, 371-2, 455.

türkü, 226.

TUSCHERER, 544, 547.

Tyne, 305.

TYPHON, 457.

typhons, 395.

Tyr, 26, 60, 79, 457.

TZALISPAGIS, 190.

ÜÇELİ SEFER REİS, 337.

ULUÇ ALİ, 165, 195, 205, 213, 215, 236, 526.

UMÛR PACHA, 186-90, 202, 454.

Union Jack, 401.

Ünye, 334-5.

upwelling, 483.

URBAIN-FAUBLÉE, 506.

URSS, voir **soviétiques**.

uscerius, 33, 497.

Üsküb, 210.

uskura, 189.

USTA MURAT, 165.

UZUNÇARŞILI, 521, 527, 530.

vaches, 445. Voir **bœufs**.

Vahwahkå, 114.

vakwá, 114.

Valence, 69, 207, 522.

VALENSI, 529.

Valona, 225.

vampires, 154.

Van, 229.

van(s), 441.

VANDAL, 540.

VAN DEN BERG, 546-7.

VAN DER HOOG, 503.

VAN DER LITH, 506, 509.

VAN DER VAT, 537.

VAN LEUR, 514, 546.

VAN METEREN, 250, 530.

vapeur(s), navigation à -, 180, 279-80, 287, 296, 302-3, 305, 322, 360, 368-70, 373-5, 377-8, 382, 409-10, 413, 415, 440, 450.

vardiyan başı, 202.

Varna, 209-10, 316, 319.

VARTHEMA, 126.

VASCO DE GAMA, **expédition de -**, 116-7, 121, 224, 393, 419-20, 454, 509.

VASILIEV, 501.

VAUMAS, 498.

vedettes, 490.

VEINSTEIN, 526-8.

vekil el-hardj, 250-1. Voir *oukilhardj*.

vendredi (observation du), 69, 465.

Vénézuéla, 476.

Venise, *VÉNITIENS*, **commerce** -, 28, 40, 53-4, 63, 162-4, 166-7, 170, 173, 178, 185, 190-5, 198-200, 202-8, 213, 214-7, 220, 222-4, 236, 246, 253, 284, 313-4, 356, 393-4, 453, 464, 521, 524-7.

vent(s), 16, 35-6, 61, 71-2, 79, 81-2, 87, 95, 189, 200, 234, 244, 326, 333, 342, 376-7, 437, 456, 471-3, 510. Voir **alizés**, **moussons**.

VENTURE DE PARADIS, 248, 250, 520, 529-30, 534.

VERCOE, 536.

vergue(s), 34, 36, 72, 303, 342, 344, 439, 445.

VÉRIN, 507.

vermicelle, 448.

VERNET (J.), 494, 501.

verrerie, **verroterie(s)**, 139, 409.

verte (couleur), 463; Vert (cap), 486; Verte (mer, ceinture), 471-2.

vêtements, 353, 465, 468. Voir **habits**.

viande, 81, 144, 383, 389-90, 406; - **de conserve**, 381; - **séchée**, 318, 409.

VICHOT, 36, 180, 520.

Victoria (lac), 423, 442.

VIDAL DE LA BLACHE, 555.

Vidattaltivu, 405.

VIDOS, 497.

Vienne (**siège de**), 199, 332.

Vierge (Marie), 67, 182.

Vieste, 228.

vigne, 332, 554.

vigognes, 474.

VIKINGS, 353, 470. Voir *NORMANDS*.

VILADE, 520.

Villa Cisneros, 153.

VILLENEUVE (GUY DE), 533.

VILLENEUVE (MARQUIS DE), 314.

VILLIERS (ALAN), 131, 408, 410, 424, 430, 438-51, 465-6, 513, 544-54.

vin, 69, 178, 182, 215, 320, 327, 378, 383, 474.

vinaigre, 178-9, 319.

vinland, 470, 554.

VINSSON, 546.

virement de bord, bordées, louvoisement, 34, 80, 277, 303, 329, 343, 419, 424, 436, 440, 444, 449.

virilité, 463.

vitesse (des navires), 38, 41, 178-9, 270, 297, 306-7, 323, 374, 378, 445.

vizir(s), 225, 314, 454, 470; **Grand(s)** -, 193, 195-7, 204, 225, 230, 260, 312, 395.

voile(s), voilure, voiliers, 19-20, 26, 33-8, 50, 72, 82, 84, 145, 156, 174, 176-7, 179, 187, 189, 196, 200, 209, 211, 228, 238, 269, 278, 287, 296-7, 300, 303, 316, 327-8, 337, 348, 371-2, 378, 402, 413, 415, 425-6, 431, 438-9, 445, 475, 503-4; - **arabe**, 34; - **aurique**, 419; - **carrée**, 34-7, 155, 180, 326, 372, 419-20, 423, 504; - **latine**, 34-9, 41, 180, 323, 327, 333, 419, 422-4, 426, 438-9, 503-4; - **proto-latine**, 425-7.

VOITOUX, 537.

Volga, basse -, 315, 352-3, 355-9, 390.

VOLLERS, 554.

VOLNEY, 534.

Vona, 334-5.

VONDERHEYDEN, 496, 499.

VOVARD, 517-9.

Wajo' (royaume de), 411-2.

Walo, 486.
WARREN, 547.
Waterloo, 198.
WELLHAUSEN, 495.
WELLSTED, 545, 547.
WEULERSSE, 536.
WHEATLEY, 505, 511-2.
WHITEHOUSE, 495, 505.
WIENER (LEO), 476, 555.
WIET (G.), 494-5, 504, 506, 512, 535, 540, 554.
Wight (île de), 166.
WILKINSON, 545.
WILLIAMS, 547.
WILLIAMSON, 495.
WILSON, 542-3, 547.
WINDSTEDT, 549.
WITTMEUR, 534.
WOLSKA, 493.
WOLTERS, 495.
WOODROOFE, 366, 371.
WOODWARD, 537.
WRIGHT (E.), 503.
WRIGHT (L. R.), 547.
WÜSTENFELD, 492, 507.
XERXÈS, 389, 392, 544.
YA'ÂRIBA (période), 399.
Yabisa, 88.
YAHYÂ BEY, 227.
YAMAMOTO, 511.

Yanbo, 274.
YA'QOUBÎ, 22, 352, 504-5.
YÂQOUT, 104, 106, 493.
yatak, 200.
yavuz, 192; *Yavuz*, 312.
YAZDI(S), 129.
YAZÎD IBN -'ABDALLÂH, 58.
yel, *yelken*, 200.
yelkenci, 216.
Yémen, -ITE(S), 14, 74-5, 77, 97, 116, 224, 408, 420, 423, 438, 442, 463, 485, 504, 547, 550.
Yeni Kale, 321.
Yeni Köy, 283.
YİNANÇ, 521.
YUAN, 125.
YÜCEL, 521, 524, 526, 538, 544.
YULE, 507, 512, 541, 552.
YURDAYDIN, 525.
YUSUF, 227.
YUSUF (S. M.), 505.
Zâbadj, Zâbedj, Zâbag, 97, 143-4, 147, 505, 515.
zaccali, 223.
Zaffarines (îles), 234.
ZÂHID 'ALI, 498.
ZAKI, 535.
zâm, 118, 121.
ZAMPI (PÈRE), 345.
ZANDJ(S), 23, 99-101, 103, 125, 506; mer des -, 106. Voir NOIRS.
Zante, 73, 82, 308-10, 378.

Zanzibar, 99, 399-401, 403, 408-9, 416, 420, 424, 438, 441-3, 446-9, 451-466, 506.

ZAOUALI, 536.

Zaouïla, 53.

ZAPOROGUES, 316, 538.

zarâfa, 104.

zarouk, 420-1, 423, 438.

zeâmet, 219.

ZELL-OS-SOLTÂN, 373.

Zelten, 156.

ZENGHELIS, 496.

zermônes, 32.

ZGOR, 515.

ZIKRI (**sme**), 405.

Zingis, 23.

ZINKEISEN, 521-4, 526-8, 538.

ZIRIDES, 40, 59, 62, 496.

ZIYÂDAT ALLÂH, 48.

zolî, 437.

Zonguldak, 322.

ZOROASTRIENS, 350, 414. Voir **feu (adorateurs du)**, MAZDÉENS.

Zouâra, 151, 156, 487.

ZOUBAÏDA, 514.

Zoulla, 14.

zurnâ, 187-8.